

Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen

Januar 2008



Innhold

Forord	4
Prosjektets organisering	5
1. Sammen drag og forslag til felles areal- og transportstrategi	6
1.1 Strategien skal bidra til en styrket Osloregion	6
1.2 Overordnede mål og strategi for areal- og transportutviklingen	7
1.3 Delstrategi for by-/tettstedsutvikling og arealbruk	9
1.4 Delstrategi for utvikling transportsystemet	11
2. Konkurransedyktig og bærekraftig Osloregion	14
2.1 Mandat for arbeidet med areal og transport	14
2.2 Hva er en funksjonell Osloregion i dag og i framtiden?	15
2.3 Konkurransedyktig Osloregion	17
2.4 Bærekraftig Osloregion	17
2.5 Hovedstadsmeldingen	18
2.6 Oppsummering	19
3. Status og utviklingstrekk	20
3.1 Næringsliv	20
3.2 Befolkningsvekst	21
3.3 Regional integrasjon	21
3.4 Persontransport	22
3.5 Tettstedsutvikling og arealbruk	24
3.6 Miljøforhold	26
3.7 Oppsummering	27
4 Flerkjernet Osloregion	28
4.1 Regionforstørring og regioner i samvirke	28
4.2 En flerkjernet region som svar på utfordringene	30
4.3 Flerkjernestruktur i Osloregionen	33
4.4 Et begrenset antall kjerner og knutepunkt	35
4.5 Oppsummering	35
5. Grønnstruktur	36
5.1 Hva er overordnet grønnstruktur?	36
5.2 Hovedtrekkene i grønnstrukturen i Osloregionen	37
5.3 Utfordringer i hele regionen	38
5.4 Aktuelle tiltak for overordnet grønnstruktur	39
5.5 Oppsummering	39
6. Transportsystemet	40
6.1 Transport og regional utvikling	40
6.2 Jernbanen	41
6.3 Vegnett	42
6.4 Godstransport	45
6.5 Havner	46
6.6 Flyplasser	46
6.7 Interregional og regional kollektivtrafikk	47
6.8 Oppsummering	47
7. Oppfølging og bruk av strategidokumentet	48
7.1 Omforente strategier kan gi bedre løsninger innad og større gjennomslag utad	48
7.2 Samordnet oppfølging fra offentlige virkemiddeleiere	49
7.3 Videreutvikling av regionale kjerner og knutepunkter	49
7.4 Revisjon av strategidokumentet	49
Osloregionens vedtak til Samordnet areal- og transportstrategi	50
Sentrale begreper	52
Referanseliste	53

Forord

Osloregionen er en strategisk samarbeidsallianse som omfatter Oslo kommune, alle kommunene i Akershus og Østfold, de nærmeste kommunene til Oslo i Oppland, Buskerud og Vestfold samt Akershus og Østfold fylkeskommuner. Hovedmålet med samarbeidet er å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa. Som ledd i dette bestemte styret i Osloregion den 14.02.06 at det skulle gjennomføres et eget prosjekt med utvikling av en felles, overordnet areal- og transportstrategi for regionen.

Styret anga to hovedmål for prosjektet:

- Mer samordnet areal- og transportutvikling i Osloregionen
- Større gjennomslag for Osloregionens samferdselsprioriteringer

I tråd med styrets føringer for prosjektet har en tatt utgangspunkt i samspeilet mellom de ulike delene av Osloregionen, blant annet: Hvordan kan de ulike byene og tettstedene vokse og utvikle seg på en måte som gavner både stedet og regionen? Hvordan kan transportsystem og utbyggingsmønster bidra til økt konkurransekraft samtidig som viktige miljøhensyn ivaretas? I lys av slik problemstillinger har prosjektet vært konsentrert om to overordnede temaer: Flerkjernestruktur og grønnstruktur.

En flerkjernet utvikling av storbyregioner knytter an til gjeldende planprinsipper både på europeisk og nasjonalt nivå, og det er også det perspektivet Østlandssamarbeidet har lagt til grunn for sitt regionale arbeid.

For øvrig bygger rapporten og forslag til strategier blant annet på fylkesplaner, fylkesdelplaner, Oslo kommuneplan, strateginotat fra Vestregionen, byanalysen for Oslo og Akershus til NTP 2010-2019 samt utredninger i forbindelse med Kommunal- og regionaldepartementets arbeid med hovedstadsmeldingen.

Styret i Osloregionen godkjente "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen" i møtet 18.01.08. Styrets vedtak er gjengitt i Vedlegg 1.

Oslo, januar 2008



Erling Lae

Leder av styret for Osloregionen

Prosjektets organisering

Arbeidet har vært prosjektorganisert med Osloregionens styre som styringsgruppe og en administrativ prosjektgruppe med representanter fra fylkeskommuner og delregioner i Osloregionen.

Prosjektgruppens sammensetning:

Johan Borchgrevink, Oslo kommune, Prosjektleder
Bjørn W Helgesen, Oslo kommune, Prosjektleder
Jan Terjer Hanssen, Akershus fylkeskommune
Thomas Tvedt (tidl. Tor Bysveen), Akershus fylkeskommune
Elisabeth Dahle (tidl. Terje Pettersen og Elin T Skeide), Østfold fylkeskommune
Hans-Erik Fosby, Østfold fylkeskommune
Erik Dahl, Oslo kommune
Toril Borvik, Oslo kommune
Hans Hagene, Vestregionen
Lars Olsen (tidl. Svein Ånnestad), Ringerike
Frode Graff (tidl. Liv Marit Carlsen), Drammensregionen
Edvin Straume, Hadeland
Bjørn Hagen, Øvre Romerike
Arne Stig Tjade, Nedre Romerike
Ellen Grepperud (tidl. Nina Ødegaard), Follorådet
Sølve Bjørkevoll, Indre Østfold
Erik Vieth Pedersen, Mossregionen
Knut Ramtvedt (tidl. Ole Petter Finess), Nedre Glomma

Anders Jordbakke (tidl. Siri Rolland), Statens vegvesen Region øst og Sverre Setvik, Jernbaneverket Region øst (tidl. Elisabeth Nordli) har deltatt i arbeidet og gitt faglige råd og synspunkter.

Osloregionens sekretariat v/Grethe Salvesvold har stått for den løpende oppfølgingen av prosjektet på styringsgruppens vegne, og deltatt i prosjektgruppens møter. Njål Arge, Civitas AS har vært engasjert som fagkonsulent i arbeidet med rapporten. Han har også laget delprosjekt om flerkjernestruktur. Nina Rieck, Asplan Viak AS har laget delprosjekt om grønstruktur. Helene Thorstensen, In'by AS har laget layout for rapporten.

Prosjektets organisering og arbeidsformer har sikret bred forankring i medlemsorganisasjonene, tett samarbeid med statlige samferdselsmyndigheter og samordning med andre relevante prosesser som rullering av Oslo kommuneplan 2006 og arbeidet med Hovedstadsmeldingen.

Strategidokumentet ha vært på åpen høring høsten 2007, med høringsfrist 01.12.07. Høringsforslaget ble sendt til alle kommuner og fylkeskommuner som er medlem i Osloregionen, samt til relevante regionale aktører i hovedstadsregionen. Det kom inn 54 høringsuttalelser.

Prosjektet er finansiert i et spleiselag mellom samarbeidsalliansen, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, Østfold fylkeskommune og Fylkesmannen i Oslo og Akershus

1. Sammendrag

og forslag til felles areal- og transportstrategi

Oslo kommune, forstadskommunene og hele Osloregionen bør utvikles på en balansert måte. Ved å utvikle kjerner og knutepunkt på ulike geografiske nivåer, kan Osloregionen styrke sin konkurranseevne og bærekraft. Samtidig må utviklingen i og samspillet med bygdene ivaretas.

Veksten i befolkning og reiseaktivitet i Osloregionen er sterk. Det må derfor utvikles et samordnet areal- og transportsystem der innbyggerne bor tettere og reiser mer kollektivt enn i dag. En slik utvikling vil være et viktig bidrag i en mer bærekraftig retning, og den vil kunne være en regional beredskap for en framtidig situasjon med høyere energipriser og økte krav til reduksjon av klimagassutslippene.



1.1 Strategien skal bidra til en styrket Osloregion

Målfortolkning

Den strategiske samarbeidsalliansen Osloregionen tar sitt utgangspunkt i målet om:

“Å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa”

I arbeidet med utviklingen av en felles areal- og transportstrategi har en lagt følgende fortolkning av begrepene “konkurransedyktig” og “bærekraftig” til grunn:

Å styrke konkurransekraften innebærer bl.a. å legge til rette for å utnytte regionens ressurser på en mest mulig rasjonell måte. Samspillet mellom delregionene må styrkes, kompetansen i hele regionens arbeidskraft må utnyttes og det må legges til rette for effektiv transport av varer og tjenester internt i regionen og utad. I denne forbindelse må byenes og tettstedenes utviklingspotensial vektlegges fordi det er her det meste av fornyelse og næringsutvikling foregår. Samtidig må utviklingen i og samspillet med bygdene ivaretas.

Begrepet “bærekraft” betegner den samlede utvikling i økonomiske, økologiske og sosiale forhold. Bærekraft krever bl.a. at den økonomiske veksten gir grunnlag for sosiale framskritt innenfor naturens tålegrense. Bærekraft er et globalt perspektiv og utslippene av klimagasser står nå som den største av utfordringene. Effektiv arealbruk og energibesparende transport er blant de sentrale virkemidler i denne sammenheng.

Nødvendig, men ikke tilstrekkelig

Areal- og transportstrategien skal gi et vesentlig bidrag til at målet om en konkurransedyktig og bærekraftig utvikling av Osloregionen kan oppfylles. Effektiv arealbruk og transport er en nødvendig, men ikke tilstrekkelig betingelse for å nå målet. Flere andre faktorer må også bidra, bl.a. kompetanseutvikling, omstilling og teknologiutvikling samt ulike faktorer som virker styrende på folks atferd i forhold til klimaproblemene.



Veksten i befolkning, næringsliv og reiseaktivitet i Osloregionen er i utgangspunktet høy. Bedre transportforbindelser internt og eksternt vil gi ytterligere vekst i reiseaktivitet og godstransport. Vekst og økt mobilitet som gir mulighet for geografisk utvidelse av arbeidsmarkedene, er en ønsket utvikling for regionen. Men for å unngå at målet om konkurransedyktig helt "overkjører" målet om bærekraft, er det nødvendig at det utvikles et samordnet og effektivt areal- og transportsystem der innbyggerne i større grad bør tettere og reiser mer med tog, bane og buss enn i dag. En slik utvikling vil være et viktig bidrag til en mer bærekraftig utvikling, og det vil også være en regional beredskap i forhold til en framtidig situasjon med et langt strengere "klimaregime" enn man har i dag.

Mål og strategier for areal og transport

Det er formulert forslag til en felles strategi for areal- og transportutviklingen. Strategien er gitt følgende inndeling:

1. Overordnede mål og strategi for areal- og transportutviklingen
2. Delstrategi for by-/tettstedsutvikling og arealbruk
3. Delstrategi for utvikling av transportsystemet

1.2 Overordnede mål og strategi for areal- og transportutviklingen

Bakgrunn og begrunnelse

Osloregionen i europeisk sammenheng

Osloregionen utmerker seg i europeisk sammenheng med sterk og avansert økonomi og gode levekår. Men regionkjernen Oslo har en meget perifer lokalisering i forhold til andre byer og store markeder i Europa, og Osloregionens kvaliteter som lokaliseringssted er lite kjent og verdsatt internasjonalt.

Selv om lokaliseringen er gitt, er det likevel mye som kan gjøres for å bedre Osloregionens konkurranseevnen i forhold til andre europeiske byregioner. Det dreier seg dels om bedre eksterne transportforbindelser og dels om at de samlede ressurser av arbeidskraft, næringsliv, utdanning og forskning utnyttes effektivt. Viktigste virkemiddel i denne sammenheng vil være regionforstørring og sterkere integrering mellom kommuner og delregioner.

Alene er Oslo ikke tilstrekkelig konkurransedyktig i europeisk sammenheng. Det er i samspillet mellom by og omland at

hovedstadsområdet oppnår en størrelse og en næringsmessig sammensetning som kan måle seg med andre storbyregioner i Europa.

Delregionene i Osloregionen må dyrke sine fortrinn. Erfaringer fra andre storbyregioner i Europa tilsier at byene og tettstedene innen en region bør komplettere hverandre heller enn å konkurrere seg i mellom.

Desentralisert konsentrasjon

Effektivt økonomisk samarbeid og arbeidsdeling mellom byer og tettsteder må understøttes av et godt transportnett og god tilgjengelighet. Regionforstørring og samvirke mellom delregionene er et viktig bidrag fra areal- og transportsiden for å stimulere økonomisk aktivitet. Både arbeidstakere og arbeidsgivere må kunne utnytte de ressurser i arbeidsmarkedet som finnes på ulike steder i en stor Osloregion. Forbindelsene til resten av landet og til utlandet må være gode.

Osloregionen skal gi folk og bedrifter valgmuligheter for hvor de vil lokalisere seg. All vekst skal ikke skje i Oslo, selv om det kunne gi den mest energieffektive transportutviklingen. En for høy vekst i Oslo, og særlig sentralt i byen, kan skape betydelige miljøutfordringer. Hele regionens ressurser må utnyttes effektivt og balansert. Det skal være rom for både byer og tettsteder, og det skal være legitimt for kommunene å konkurrere om befolkning og arbeidsplasser. Men kommunenes arealpolitikk må være koordinert med utbygging og drift av transportsystemet.

Veksten i Osloregionen gjør at man står overfor betydelige utfordringer for å kunne håndtere arealbruk og transport på en rasjonell måte. Fram til 2025 ventes en vekst i befolkning og arbeidsplasser på vel 20 %. Veksten i transporttettersspørsmål vil øke enda mer fordi folks reiseaktivitet også øker. Generelt sett vil trafikkveksten være på vel 30 %. Fordi det er de lengre reisene som prosentvis øker mest, vil veksten i de regionale reisene trolig ligge på 40 % i Osloregionen. Å håndtere veksten i transporttettersspørsmål på en bærekraftig måte, representerer den største av utfordringene. Flest mulig regionale reiser må skje med kollektive transportmidler. En konsentrert utbygging styrker kollektivtransporten. Konsentrasjon lokalt kan også gjøre at reiser for mange typer ærender blir korte og at sykkel og gange kan benyttes i langt høyere utstrekning enn i dag. Samtidig vil en konsentrert bebyggelse gjøre det teknisk-økonomisk enklere med fjernvarme og andre energibesparende løsninger.

Det dreier seg i stor grad om å få til en balansert, desentralisert konsentrasjon i form av et arealeffektivt utbyggingsmønster som samtidig bygger opp under et godt kollektivtransport-system. Ved å samle naturinngrep som ikke kan unngås, vil også verdifulle natur-, frilufts- og landbruksområder kunne sikres.

Et polysentrisk perspektiv til grunn

“Konkurransedyktig” og “bærekraftig” er mål som dels sammenfaller og dels spriker. En rekke europeiske byregioner søker å møte disse utfordringene gjennom en flerkjernet (polysentrisk) utvikling. Dette anses som et bedre alternativ enn at all vekst samles i den sentrale byen, og et langt bedre alternativ enn spredt byutvikling. Polysentrisk er et perspektiv som kan komme til anvendelse på flere geografiske nivåer; fra det europeiske nivå ned til det lokale nivå.

Formålet med flerkjernestruktur er blant annet at:

- Storbyen, forstadskommunene og hele storbyregionen kan utvikles på en balansert måte.

- Større utbygging konsentreres til et begrenset antall sentra slik at økonomiske storskalafordeler utnyttes.
- Utvikling i mindre byer og i tettsteder ivaretas og bygdene knyttes opp mot lokale sentra og knutepunkt.
- Den sentrale byen suppleres og den avlastes mot vekst som skaper problemer.
- Fortsatt spredning av utbyggingsmønsteret motvirkes.
- Nedbygging og oppsplitting av grøntområder forhindres ved å bevare store, gjennomgående grønnkorridorer.
- Veksten i de regionale trafikkstrømmene reduseres og flere vil reise med kollektive transportmidler.

Til grunn for tanken om flerkjernestruktur ligger ESDP (European Spatial Development Perspective) som er et perspektiv for å favne målene om både konkurransedyktighet og bærekraft på en operativ måte. Hovedprinsippene er:

1. Flerkjernet utvikling og bevaring av grønnkorridorene mellom byer og tettsteder
2. Likeverdig tilgang til infrastruktur og kunnskap
3. Ivaretagelse av natur- og kulturarven

Overordnede mål for areal- og transportutviklingen i Osloregionen

- A. Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
- B. Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- C. Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernede regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

Overordnet strategi for areal- og transportutviklingen

- 1) Vekstkraften i Oslo skal utnyttes til beste for Osloregionen. Vekst i andre delregioner skal kunne avlaste vekst i Oslo som skaper problemer. Slik balansert vekst skal kunne skje ved en bolig- og næringsutvikling knyttet til de viktigste transportaksene for jernbane og veg. Utbygging bør konsentreres til byer og tettsteder. Grønne korridorer mellom dem skal opprettholdes.
- 2) Det skal legges til rette for en flerkjernet utvikling av Osloregionen med mest mulig selvstendige byer og tettsteder med bosteder, arbeidsplasser, handel, service og kulturaktiviteter i urbane sentra. Samspillet med landdistriktene skal ivaretas.
- 3) Utbyggingsmønsteret skal ta utgangspunkt i raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt et godt vegsystem med god fremkommelighet for kollektivtrafikken.



1.3 Delstrategi for by-/tettsteds-utvikling og arealbruk

Bakgrunn og begrunnelse

Opphopingen av bedrifter i byene er en vekstforsterkende mekanisme, påpekt blant annet i den nye økonomiske vekst-teorien og i teorien om vekst gjennom klynger. Vekst trekker investeringsvilje til byene og legger grunnlag for et variert tjenestetilbud. Viktige kvaliteter ved byer og næringsmiljø avhenger av samling av aktivitet innenfor et begrenset område. Næringer og bedrifter kan da støtte hverandre indirekte ved at alle bidrar til utviklingen, blant annet av en trenet arbeidsstyrke, underleverandører og servicebedrifter.

Oslo by. Osloregionen er svært monosentrisk, dvs. at Oslo er helt dominerende innenfor bystrukturen i regionen. Oslo kommune har 1/3 av befolkningen i Osloregionen og ti ganger så mange innbyggere som de største av de andre bykommunene. Stor-Oslo (se begrepsomtalen side 52) har ca 70 % av arbeidsplassene i Osloregionen. Det er således stor skalaforskjell mellom Oslo og de andre byene og tettstedene i regionen.

Indre kjerner. Utenfor Oslo kommune og i Stor-Oslo ellers er det et antall arbeidsplasskonsentrasjoner av størrelse og potensial, for eksempel Sandvika og Lillestrøm, på linje med de største byene i Osloregionen. Disse har vi gitt betegnelsen indre kjerner. Man må forvente at den økonomiske veksten også i tiden framover vil bli sterkest i Stor-Oslo. Det er viktig at arealbruk og kommunikasjoner legger til rette for vel fungerende indre kjerner i Stor-Oslo i samspill med byer, tettsteder og landdistrikter i regionen for øvrig.

Ytre kjerner. I Osloregionen utenfor Stor-Oslo er det flere byer og tettsteder som er store nok til å gi vesentlige bidrag til Osloregionens konkurransekraft. Disse har vi gitt betegnelsen ytre kjerner. Ved å satse på et begrenset antall slike byer og større tettsteder kan det angis en tydelig regional struktur som gir mulighet for at offentlig og private funksjoner i økende grad konsentreres til disse byene og tettstedene. Det dreier seg dels om byer som har vokst frem over lenger tid og dels om større tettsteder med et betydelig tilvekstpotensial, for eksempel Jessheim - Gardermoen. I Osloregionen ligger for øvrig enkelte byer og tettsteder så nær hverandre at man kan snakke om byklynger som kan betraktes som en enhet; for eksempel Fredrikstad og Sarpsborg.

Begrenset antall kjerner. Det er nødvendig å begrense antallet ytre kjerner. Grunnen til dette er at med mange kjerner risikerer man at ingen av dem blir store nok. Med for mange kjerner nær hverandre vil man få lokale arbeidsmarkeder og handelsomland som overlapper og "stjeler fra hverandre". Ingen eller bare noen ytterst få kjerner vil kunne overskride den minstestørrelsen som skal til for å kunne bli tilstrekkelig attraktiv i forhold til den sentrale del av regionen, dvs Stor-Oslo.

Overordnet grønnstruktur i Osloregionen er de store, sammenhengende områdene som krysser kommune- og fylkes-grensene. Det dreier seg om jordbruksområder, skogsområder som rommer viktige friluftsområder, LNF-områder og kystsonen samt viktige vassdrag. Grønnstrukturen i Osloregionen har en flerfunksjonell rolle blant annet som landskapsrom, som områder for biologisk mangfold og som trekkveier for vilt, som jordbruksområder for å sikre matforsyningen og som vegetasjonsområder som bidrar positivt til lokalklimaet.



Delstrategi for by-/tettstedsutvikling og arealbruk

- 1) En flerkjernet (polysentrisk) utvikling skal bidra til at vekst i befolkning og økonomisk aktivitet i hovedsak foregår i byer, byklynger og større tettsteder samt i Stor-Oslo. En slik utvikling skal bidra til økt konkurranseevne og til å hindre ukontrollert spredning i utbyggingsmønsteret samt legge grunnlag for et raskt og godt regionalt kollektivtilbud.
- 2) Andre tettsteder med muligheter for god kollektivbetjening skal styrkes som steder for vekst i bosetting, arbeidsplasser og lokal service. I spredtbygde strøk kan bosettingsmønsteret opprettholdes.
- 3) Arealutnyttelsen i eksisterende byer og tettsteder skal økes gjennom fortetting og transformasjon av allerede bebygde arealer. Etablering av større handelsfunksjoner utenfor byene skal unngås. Ved lokalisering av handels- og næringsvirksomhet skal ABC-prinsippene om rett virksomhet på rett sted i forhold til transportsystemet, legges til grunn.
- 4) Osloregionens sammenhengende grønnstruktur skal styrkes og sikres mot oppdeling, gjenbygging og oppsplitting i randsonene. Grønnstrukturen skal også brukes aktivt som virkemiddel for å sikre en arealeffektiv byutvikling og bidra til å danne hensiktsmessige skiller mellom nabobyer/tettsteder.
- 5) Viktige vassdrag med nærområder skal sikres og RPR for Oslofjorden skal følges opp. En streng praksis i kystsonen skal håndheves for å hindre nedbygging og sikre god tilgjengelighet for allmennheten.
- 6) Sammenhengende grøntbelter fra Indre Østfold og nordover via Nedre Romerike til Hadeland, fra Indre Østfold og vestover til Ski/Ås og fra Hurumlandet via Asker til Hadeland samt andre sammenhengende grøntbelter, skal opprettholdes. Eksisterende brudd pga infrastruktur og bebyggelse skal ikke forsterkes, men søkes avbøtet.



1.4 Delstrategi for utvikling av transportsystemet

Bakgrunn og begrunnelse

En konkurransekraftig Osloregion er avhengig av et helhetlig og moderne transportsystem. Systemet må være miljøvennlig, sikre god fremkommelighet, ha høy grad av trafiksikkerhet og god tilgjengelighet. Osloregionen med Oslo i sentrum er "navet" i det nasjonale transportnettets bestående av stamveger, jernbanelinjer og flyruter. Osloregionen er landets hovedport til utlandet for alle typer transportmidler. Gode transportårer gjennom Osloregionen og til utlandet er også til beste for næringslivets transporter fra hele landet.

Jernbanenettet

For å bidra til en mest mulig bærekraftig transportutvikling må skinnegående kollektivmidler være ryggraden i kollektivsystemet i Osloregionen. Modernisering og utbygging av jernbanen er viktigst for regionforstørrelse og regioner i samvirke. Toget er en miljøvennlig transportform. Det er også det transportmiddel som har mulighet til å redusere reisetiden mest i Osloregionen og på Østlandet.

Godstrafikken på jernbanen har økt sterkt i de siste årene. Manglende kapasitet flere steder i jernbanenettet hindrer nå videre vekst.

Jernbaneverkets langtidssplan (stamnettutredningen) har fastsatt mål for reisetider og avgangsfrekvenser mellom byer på Østlandet i 2040. Dette er langsiktige mål som Osloregionen bør støtte. Målene er basert på full utbygging av dobbeltspor på IC-nettet. Jernbaneverkets reistidsmål for 2040 er vist i figur 17 i underkapittel 6.3.

På samme måte som Østlandssamarbeidet har gjort, bør det kunne kreves en vesentlig bedring i forhold til i dag av reisetider og frekvenser lenge før 2040, for eksempel innen 2015-2020. Dette kan gjøres dels ved en opptrapping av investeringer til jernbanen og dels ved at Jernbaneverket i en mellomperiode sørger for en strategisk plassering av utbyggingsetappene for dobbeltspor og kryssningsspor som ledd i den langsiktige utbyggingen av dobbeltspor hele veien. Skal man få full nytte på mellomlang sikt, må utbyggingen koordineres med ruteplan for togene. Utbygging ut fra en bestemt ruteplan gir kortere kjøretider og muligheter for høyere frekvens, men binder ruteordningen inntil man får bygget ut kontinuerlige dobbeltspor. Østlandssamarbeidets reisetidsmål for 2020 er også vist i figur 17.

Stamvegnettet

Statens vegvesen inviterer i stamvegutredningen (2040 som horisontår) til synspunkter på tre "rendyrkede" strategier for en utbygging av stamvegnettet:

1. Utbedring av lavtrafikkerte veger med lav geometrisk standard først
2. Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer først
3. Utbygging og utbedring av de viktigste vegene først (E6, E18, E39, E16 og rv. 7/rv. 52)

Av disse synes strategi 2 å være den som passer best for Osloregionen. Strategi 2 vil kunne innebære prioritering av de radielle stamvegene i Osloregionen. Den bør suppleres med prioritering av mindre trafikkbelastede tverrforbindelser utenom Oslo, som kan bidra til utvikling av en flerkjernestruktur og som i tillegg kan binde de radielle stamvegene sammen og avlaste "navet".

Kollektivtransportens rolle for en bærekraftig utvikling

Befolkningsveksten og veksten i transportetterspørsel sammen med den økte mobiliteten er en forutsetning for regionforstørrelse. Denne samlede veksten vil føre til økt biltrafikk fordi tog og annen regional kollektivtrafikk i begrenset grad vil kunne fange opp den spredte delen av reise-mønsteret. Dette kan føre til økning av klimagassutslippene. Det må derfor forutsettes at økonomiske virkemidler og teknologiutvikling vil bli tatt i bruk og føre til bruk av lavutslippskjøretøy og til anvendelse av mer miljøvennlig drivstoff som et stykke på vei kan kompensere for virkningene av økt transport og reisetterspørsel.

Samtidig vil kollektivtrafikken måtte spille en sentral rolle for å få til en bærekraftig transportutvikling. Erfaringer fra andre land tilsier at det er betydelige gevinster å hente ved å samordne kollektivtilbudet som dekker den funksjonelle storbyregionen. Med høye energipriser og økt vekt på å redusere klimagassutslippene, vil et godt kollektivsystem i kombinasjon med en konsentrert arealbruk få en stadig viktigere rolle både miljømessig og i beredskapssammenheng. Dette vil være en gevinst ved en framtidig situasjon med et langt strengere "klimaregime" enn man har i dag, slik at det kan bli vanskeligere med individuell biltransport. Et kollektivtilbud som er tilgjengelig for alle brukergrupper (universelt utformet) vil også føre til at flere vil benytte tilbudet.

Ekspressbussene er et nødvendig supplement til jernbanen for å gi et attraktivt regionalt kollektivtilbud. For områder uten jernbanetilbud utgjør ekspressbussene et selvstendig og nødvendig tilbud som alternativ til privatbil. Hovedutfordringen er å få til en god løsning for bussterminalen i Oslo og tilførselsvegene til denne. Med en rask jernbane vil det bli en naturlig arbeidsdeling mellom tog og buss i Osloregionen, slik man i dag har mellom Flytoget og Flybussekspressen til Gardermoen. Sammen kan tog og buss, i kombinasjon med en restriktiv parkeringspolitikk by- og tettstedssentra, kunne hindre at trafikkveksten i stor grad kommer på vegene. Vi kan få færre trafikkulykker og miljøproblemer og bedre framkommelighet.



Flytrafikk

Tre flyplasser vil i framtiden betjene Osloregionen. Gardermoen er hovedflyplass for Østlandet og nasjonalt nav for Norge. Oslo lufthavn Gardermoen får ingen statlig støtte. Deler av overskuddet fra flyplassen fordeles til det nasjonale nettet av flyplasser. Av hensyn til utvikling av en konkurransedyktig region bør mulighetene for kapasitetsøkning holdes åpne ved flyplassene i Osloregionen, dersom trafikkmengdene skulle kreve det. Det må også sørges for gode tilbringerforhold til flyplassene. Gjennom koordinert arealplanlegging må flyplassene sikres mot "innbygging".

Når det gjelder flytrafikkens store bidrag til klimagassutslipp er dette et problem som først og fremst må tas opp nasjonalt og internasjonalt og møtes gjennom bl.a. økonomiske virkemidler og teknologiske endringer. Overføring av reiser til høyhastighetstog er også et alternativ. Det er imidlertid vanskelig å se noen hensikt i å begrense avviklingskapasiteten på bakken på flyplassene i Osloregionen for å holde veksten i flytrafikken nede.

Man bør ut fra et bærekraftperspektiv søke å minimalisere bruk av privatbil som tilbringer til alle tre flyplassene; gjennom utvikling av infrastruktur og kollektivtilbud i kombinasjon med en restriktiv holdning til utbygging av parkeringsplasser ved flyplassene. Gardermoen har et slikt miljøvennlig tilbringersystem med tog og buss som er unikt i internasjonal sammenheng. Det bør være et forbilde for de andre flyplassene i regionen.

Godstrafikk

Størstedelen av containerne og nesten 50 % av øvrig gods over havnene i Oslofjorden skal til/fra virksomhet i Oslo. I tillegg foregår en stor del av omlasting til resten av landet i Oslo. Det er derfor viktig at Oslo effektiviserer sine havnefunksjoner for å kunne ta imot mest mulig av dette godset sjøveien. Øvrige havner i Osloregionen bør opprettholdes for å utvikle den sjøtransporten som næringslivet i de respektive delregionene finner hensiktsmessig.

Omlasting til jernbane av all gods til andre deler av Norge skjer ved Alnabruterminalen bl.a. fordi terminalen er samlokalisert med omlastings- og samlastingsfunksjoner. Terminalen må effektiviseres bl.a. som et viktig tiltak for å få mest mulig gods over på jernbane. Annen godstransport omlastes i økende grad på terminaler utenfor Oslo. Utvikling av hele terminalstrukturen må derfor sees i et regionalt perspektiv.



Delstrategi for utvikling av transportsystemet

- 1) Transportsystemet i Osloregionen skal styrke konkurransekraften dels gjennom regionforstørring og dels ved å understøtte en flerkjernet utvikling. Dette må gjøres gjennom utvikling av raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt et godt vegsystem med god framkommelighet for kollektivtrafikken.
- 2) Regional kollektivtrafikk må ta hovedtyngden av veksten i trafikken i en flerkjernet Osloregion. Det skal legges til rette for at stoppesteder i det regionale transportsystemet kan nås med sykkel og gange i byer/tettsteder, med bil til innfartsparkering og med kollektiv matetraffikk til knutepunktene. Jernbanen skal være "ryggraden" supplert med et nett av ekspressbusser og langrutebusser fra områder som mangler eller ikke har et godt togtilbud.
- 3) Jernbaneutbyggingen må forseres med langsiktige mål om reisetider og avgangsfrekvenser slik det er angitt i Jernbaneverkets stamnettutredning (2040). På mellomlang sikt (2020) er det nødvendig med en vesentlig bedring i forhold til i dag jf. Østlandssamarbeidets forslag i Østlandspakka 2007. Blant annet er forsering av utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski viktig. På kort sikt må også reisetid, frekvens og punktlighet på eksisterende jernbanenett forbedres.
- 4) Osloregionen er positiv til tanken om høyhastighetsbaner som tar utgangspunkt i de nye dobbeltsporstrekningene når disse er ferdig utbygget. Videre utbygging av høyhastighetsbaner må ikke komme til fortrengsel for modernisering av det ordinære jernbanenettet i Osloregionen
- 5) Osloregionen støtter i prinsippet strategi 2 i stamvegutredningen fra Statens vegvesen: "Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer først". For Osloregionen gjelder dette i første rekke E18 vest, E16, Rv4 og hele E18 øst. Strategi 2 må suppleres med prioritering av forbindelser utenom Oslo, særlig Rv35 Hønefoss - Jessheim, Rv23 Drammen - Frogn og Rv11/22 Sarpsborg - Mysen - Lillestrøm, samt at riksvegstrekninger på begge sider av Moss - Hortenforbindelsen blir oppgradert til stamveg.
- 6) Oslo representerer "navet" i transportsystemet. Et velfungerende transportsystem i Oslo og Akershus er viktig for hele Osloregionen. Det er i den forbindelse bl.a. viktig med køfri framkommelighet for bussene på alle transportkorridorene helt inn til Oslo sentrum.
- 7) Osloregionen går inn for at kollektivtrafikken i hele regionen (båt, tog, T-bane, trikk og buss) skal framstå som et samlet kollektivtilbud med en god samordning av rutetilbudet og med felles informasjons-, takst- og billettsystem. Transportsystemet bør også være tilgjengelig for alle.
- 8) Osloregionen støtter en nasjonal strategi om at mest mulig gods skal gå på sjø og bane.
- 9) Gardermoen er hovedflyplass for Østlandet og nasjonalt nav for Norge. For utvikling av en konkurransedyktig region, bør mulighetene for nødvendig kapasitetsutvidelse holdes åpne ved flyplassene i Osloregionen dersom trafikkmengdene skulle kreve det. Av bærekraftshensyn skal det utvikles et mest mulig miljøvennlig tilbringersystem i kombinasjon med en bevisst parkeringspolitikk ved flyplassene.

2. Konkurransedyktig og bærekraftig Osloregion

Areal- og transportutviklingen skal bidra til en konkurransekraftig og bærekraftig Osloregion, blant annet gjennom utvikling av en flerkjernestruktur. Europeiske erfaringer tilsier at for å lykkes med dette må planleggingsregionen være så stor den omfatter hele den funksjonelle storbyregionen.

2.1 Mandat for arbeidet med areal og transport

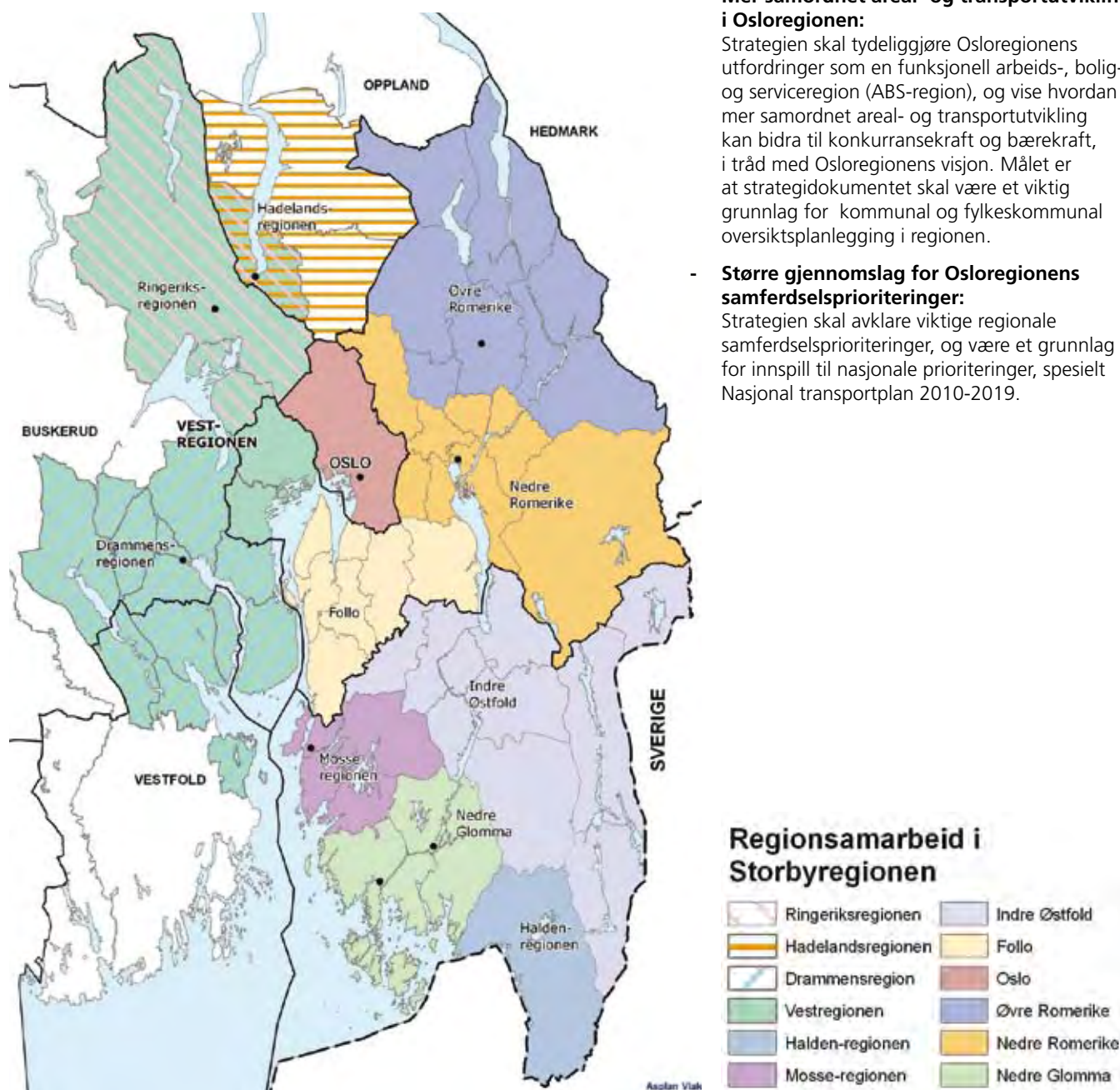
Styret for Osloregionen har angitt to hovedmål for arbeidet med areal- og transportstrategier:

- **Mer samordnet areal- og transportutvikling i Osloregionen:**

Strategien skal tydeliggjøre Osloregionens utfordringer som en funksjonell arbeids-, bolig- og serviceregion (ABS-region), og vise hvordan mer samordnet areal- og transportutvikling kan bidra til konkurransekraft og bærekraft, i tråd med Osloregionens visjon. Målet er at strategidokumentet skal være et viktig grunnlag for kommunal og fylkeskommunal oversiktsplanlegging i regionen.

- **Større gjennomslag for Osloregionens samferdselsprioriteringer:**

Strategien skal avklare viktige regionale samferdselsprioriteringer, og være et grunnlag for innspill til nasjonale prioriteringer, spesielt Nasjonal transportplan 2010-2019.



FIGUR 1:
KART OVER SAMARBEIDSALLIANSEN OSLOREGIONEN MED DELTAKENDE KOMMUNER OG
INNDELING I DELREGIONER
(KILDE: HOVEDSTADSMELDINGEN)

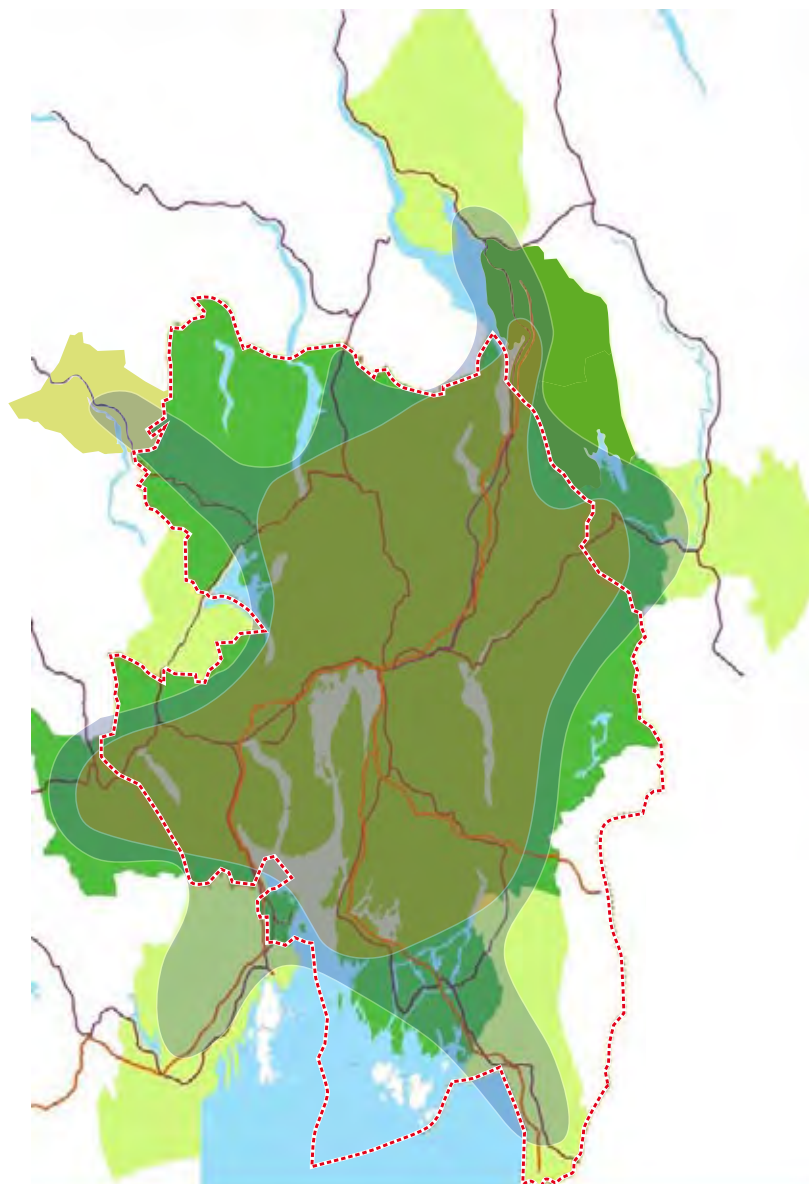
2.2 Hva er en funksjonell Oslo-region i dag og i framtiden?

Osloregionen. Storbyregionen Oslo utgjøres av det sammenhengende byområdet Stor-Oslo og dagpendlingsområdet rundt. I regjeringens storbymelding fra 2003 ble dette definert som en indre ring bestående av 9 kommuner og en ytre ring bestående av 36. **Osloregionen** består i dag, i tillegg til Oslo, av 56 kommuner. Det er alle kommunene i Akershus og Østfold og de nærmeste kommunene til Oslo i Oppland, Buskerud og Vestfold. Innenfor dette området finnes både landets mest urbaniserte sentrum, forstadsbebyggelse, historiske byer, tettsteder og store områder med landsbygd.

Osloregionen har 1,5 mill innbyggere og 800.000 sysselsatte. Regionen er sterkt monosentrisk. Oslo by er 8-10 ganger større enn de nest største byene. Stor-Oslo har 55 % av innbyggerne og 67 % av arbeidsplassene i regionen. Alle deler av Osloregionen vokser sterkere enn landet for øvrig. Dette er en utviklingen som samsvarer med en europeisk og internasjonal trend med sterk vekst i storbyregioner. Fram til 2025 kan befolkningen i Osloregionen vokse med mer enn 300.000 personer og antall sysselsatte med henimot 200.000.

Delregionene. Osloregionen er bygd opp av en rekke delregioner som består av to eller flere kommuner. Disse delregionene sammenfaller i hovedsak med den statistiske inndelingen i ABS-regioner. ABS er et sammenfattende begrep for økonomiske regioner (Arbeid, Bolig, Service). ABS-regioner tilsvarer EU standardinndeling NUTS på nivå 3. ¹ Rent administrativt er kommunene pr i dag representert i samarbeidsalliansen gjennom 11 delregioner, hvorav enkelte av delregionene omfatter flere ABS-regioner, for eksempel Drammensregionen. Se figur 1.

1 Nivå 1 er landsdelene, nivå 2 er fylkene, nivå 3 er de økonomiske regionene og nivå 4 kommunene. Osloregionen ligger mellom NUTS 1 og 2. (NUTS: Nomenclature of Territorial Units of Statistics).

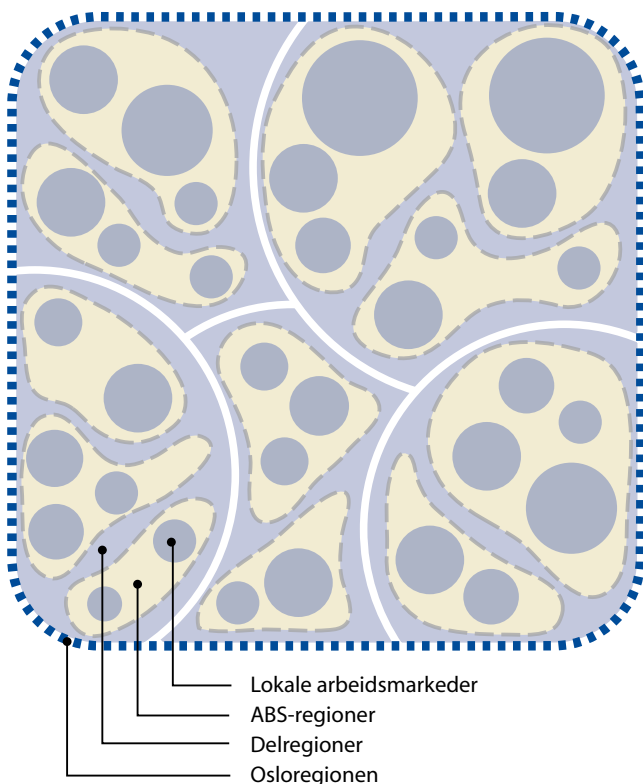


FIGUR 2:
KART SOM VISER AVGRENSNING AV SAMARBEIDS-
ALLIANSEN OSLOREGIONEN SAMMENLIGNET MED
DAGENS 1-TIMES REISETID TIL STOR-OSLO (TIL HHV
LYSAKER, LILLESTRØM OG HAUKETO) OG 1-TIMES
REISETID I 2040 I HHT TIL PLANENE FOR UTBYG-
GING AV VEG- OG JERNBANENETTET. KOMMUNENE
SOM BERØRES ER MERKET MED FARGE.

- Kommuner som i 2006 berøres av 1-times reisetid
- Kommuner som i 2030-40 i tillegg kommer innenfor 1-times reisetid
- 1-timesregionen 2006
- 1-timesregionen 2040
- Osloregionen

ABS-regionene kan forenklet beskrives slik:

- Et senter med tilbud av handel og tjenestefunksjoner som betjener et omland eller serviceregion (S). Sentra med flest funksjoner betjener det største omlandet og sentra med færre funksjoner betjener et mindre omland. Slik sett overlapper serviceregionene hverandre i form av et hierarki.
- Bo- og arbeidsmarkedsregioner (A, B). Folk med høyere utdanning er normalt sett mer innstilt på å pendle langt for å finne attraktive jobber enn folk med lavere utdanning og folk med deltidsjobber. Byer og tettsteder med høystatusjobber har derfor et større pendlingsomland enn tettsteder uten. Slik sett overlapper også bo- og arbeidsmarkedsregioner hverandre i form av et hierarki.



FIGUR 3
PRINSIPPSKISSE FOR REGIONENES HIERARKI

Funksjonell region. Osloregionen er dels en stor region for en del servicefunksjoner og arbeidsplasser og den er dels en samling av mange delregioner i samvirke. Det foregår både en forstørrelse av Osloregionen og en sterkere integrering mellom delregionene.

Det er flere måter å avgrense hva som er en funksjonell storbyregion rundt Oslo. Sentralt står arbeidspendling. Én måte å avgrense storbyregionen på, er å si at dersom 10 % eller mer av de sysselsatte i en kommune arbeider i Stor-Oslo, hører kommunen til den funksjonelle storbyregionen rundt Oslo. Da fanges nordre deler av Østfold og Vestfold inn, samt Drammensregionen, Ringerike og Hadeland. Men også flere kommuner i søndre del av Hedmark inngår, mens en rekke kommuner i søndre og indre deler av Østfold ikke inngår i dag.

En annen måte å avgrense en slik storbyregion er "1-times regionen" rundt Stor-Oslo. Dette er en avgrensning som legger en øvre tidsgrense for pendling til grunn. En slik avgrensning er litt skjematisk, men den kan ta høyde for at med bedre kommunikasjoner vil regionen utvide seg i framtiden. Dagens 1-timesregion er grovt sett sammenfallende med 10 % - avgrensningen. Se figur 2.

Dagpendlingsområdet rundt Stor-Oslo brer seg mer og mer, ikke minst pga bedre transportinfrastruktur og økt bilhold i befolkningen. En jernbane med en reisehastighet på 100 km/time eller raskere (inklusive stopp), vil være det viktigste bidraget til en regionforstørrelse. I 2030-2040 kan man da få en 1-times region som vil strekke seg ganske langt langs IC-strekningene på jernbanenettet; bl.a. til Larvik og Halden i sør og til Moelv og Kongsvinger i nord. Folketallet i dagens Osloregion vil i 2030 kunne være på 1,8 mill. innbyggere. Med regionforstørrelsen i figur 2 vil folketallet kunne nå 2,2 – 2,3 mill. innbyggere.

Den pågående regionforstørrelsen fremheves fordi europeiske erfaringer tilsier at det er viktig at planleggingsregionen må være så stor at den omfatter hele den funksjonelle storbyregionen om man skal lykkes med en flerkjernet utvikling. Man bør derfor ikke se for snevert på det som i dag utgjør samarbeidsalliansen Osloregionen. Som funksjonell region er den i dag allerede noe for snever, og om 20 til 30 år vil den funksjonelle regionen være vesentlig større.

I OECDs Territorial Review Stockholm fra 2006 understrekes det at om Stockholm skal beholde sin konkurransekraft må storstadsregionen utvides til å omfatte hele Mälardalen (samlet 3 mill. innbyggere) for å bli på størrelse med vanlige europeiske storbyregioner. Dette krever ifølge OECD ikke minst investeringer i transportinfrastruktur og dette vil kunne være avgjørende for å påskynde integreringsprosessen og forme en funksjonell, flerkjernet region.



2.3 Konkurransedyktig Osloregion

Modernisering. For bl.a. å sikre velferdsstaten må vårt næringsliv og økonomiske system moderniseres. Vi står overfor økende global konkurranse, teknologiske endringer, store miljømessige utfordringer og en aldrende befolkning. Osloregionens vekstpotensial og sentralitet vil kunne bidra til ytterligere verdiskaping, bosetting og levedyktige lokalsamfunn over hele Østlandet. Dette vil også gagne hele landet ettersom Osloregionen har landets viktigste regionale økonomi og innovasjonssystem.

Osloregionen møter utfordringer og konkurranse fra stadig sterkere europeiske storbyregioner. I denne sammenheng er Osloregionen liten. Regionens begrensede ressurser må utnyttes rasjonelt. Delregionene må dyrke sine fortrinn slik at regionen i sum kan bli sterkest mulig. Erfaringer fra andre storbyregioner i Europa tilsier at byene og tettstedene bør være kompletterende snarere enn konkurrerende seg i mellom. Samtidig skal Osloregionen gi folk og bedrifter valgmuligheter for hvor de kan lokalisere seg. Det skal være rom for utvikling av både byer og tettsteder, og det skal være legitimt for kommunene å konkurrere om befolkning og arbeidsplasser. Kommunenes arealpolitikk må være koordinert med utbygging og drift av transportsystemet slik at utviklingen fører til et kostnadseffektivt system.

Byenes viktige rolle. Opphopingen av bedrifter i byene er i seg selv en vekstforsterkingsmekanisme, påpekt blant annet i den nye økonomiske vekstteorien og i teorien om vekst gjennom klynger. Vekst trekker investeringsvilje til byene og legger grunnlag for et mer variert tjenestetilbud. Viktige kvaliteter ved byer og næringsmiljø avhenger av agglomerasjon, dvs. samling av aktivitet innenfor et begrenset område. Næringer og bedrifter kan da støtte hverandre indirekte ved at alle bidrar til utviklingen, blant annet av en trenet arbeidsstyrke, underleverandører og servicebedrifter, osv.

Konkurransedyktig. Å styrke konkurransekraften innebærer bl.a. å legge til rette for å nytte ut regionens ressurser på en mest mulig rasjonell måte. Samspillet mellom delregionene må styrkes, kompetansen i hele regionens arbeidskraft må utnyttes og det må legges til rette for effektiv transport av varer og tjenester internt i regionen og utad. I denne forbindelse må byenes og tettstedenes utviklingspotensial vektlegges fordi det er her det meste av fornyelse og næringsutvikling foregår. Konkurransedyktighet er gjerne forbundet med høy produktivitet, yrkesdeltaking og FoU sammen med en høyutdannet

befolkning. Dynamiske næringsmiljøer skapes ikke av myndighetene, men utvikles vanligvis over tid gjennom komplekse netten i fra og opp prosesser, og der private og offentlige aktører er involvert i ulike faser og roller. Selv om myndighetene ikke kan skape slike miljøer, kan de spille en viktig stimulerende og tilretteleggende rolle.

Det er i denne sammenheng viktig å være klar over at den tradisjonelle sammenhengen mellom arbeidsplassvekst og befolkningsvekst er i ferd med å snu: Arbeidsplasser følger befolkning og ikke bare (som før) at befolkning følger etter arbeidsplasser. Attraktivt bosted er derfor en viktig lokal ressurs.

2.4 Bærekraftig Osloregion

Bærekraftbegrepet ble introdusert i Brundtlandrapporten i 1987 og har gjennom de 20 år som har gått fått en styrket aktualitet, til tross for at det fortsatt ikke er entydig hva som i praksis skal legges i begrepet.

I dag kan begrepet sies å omfatte den samlede utvikling i minst tre dimensjoner: økonomisk, økologisk og sosialt. Bærekraftig utvikling skal ikke sees som et veldefinert mål, men som en forandring på alle nivåer og i alle sektorer av samfunnet. En enkel beskrivelse av en slik utviklingsretning er å definere den som "noe som samfunnet kan holde på med lenge". I en slik sammenheng kan det ofte være lettere å identifisere hva som ikke er bærekraftig enn hva som er det.

Bærekraft skal være en positiv langsiktig visjon av et samfunn som er mer velstående og mer rettferdig, og som tilbyr et renere, sikrere og mer helsemessig miljø. Et samfunn som gir en bedre livsstandard for oss, våre barn og våre barnebarn. For å oppnå dette i praksis kreves at økonomisk vekst støtter sosiale framskritt og med respekt for miljøet. Bærekraft kan bl.a. dreie seg om å støtte opp under menneskers livskvalitet nå og i framtiden, uavhengig av hvor i verden man lever.

Bærekraft har derfor et globalt perspektiv. Klimagassutslippene står nå som den største av utfordringene. Effektiv arealbruk og energisparende transport er blant de sentrale virkemidlene i denne sammenheng.



2.5 Hovedstadsmeldingen

Regjeringen la 01.06.07 fram St.meld. nr 31 (2006-2007) Hovedstadsmeldingen. Selv om meldingen i hovedsak omhandler Oslo som hovedstad og storby samt Akershus fylke, tar den også opp spørsmål knyttet til Osloregionen.

Regjeringen sier den vil støtte arbeidet med utvikling av sterke innovasjons- og næringsklynger i Osloregionen, og den har som mål at Osloregionen skal fungere godt og utvikle seg miljøvennlig og bærekraftig. Den sier videre at Osloregionen er delt opp av mange politiske og administrative grenser og har mer kompliserte styringsutfordringer enn andre deler av landet. Kommunene i hovedstadsregionen er økonomisk og sosialt tett integrert - med et regionalt bolig- og arbeidsmarked, stor pendlertrafikk og tett samhandling mellom bedrifter i ulike deler av regionen. Styringsutfordringene i Osloregionen gjør seg derfor i særlig grad gjeldende innen areal og transport. Meldingen varsler økt fokus på samordnet areal- og transportutvikling, bl.a. knyttet til valg av styringsmodell for Osloregionen og i den planlagte revideringen av plan- og bygningsloven.

Med utgangspunkt i overordnede nasjonale mål for en miljøvennlig og bærekraftig by- og regionutvikling (se ramme) signaliserer regjeringen følgende forventninger til areal- og transportplanleggingen og drift av transportsystemet i Osloregionen:

- mer konsentrert utbyggingsmønster rundt kollektivknutepunkt
- redusert utslipp og støy fra transport
- styrket kollektivtransport og økt satsing på sykkelveger
- aktiv bruk av parkeringspolitikk for å påvirke reisemiddelfordelingen
- ny handelsvirksomhet skal være ledd i en ønsket senterstruktur

Regjeringens mål for en miljøvennlig og bærekraftig by- og regionutvikling i Osloregionen:

- å redusere utslipp av klimagasser og lokal forurensing.
- å legge til rette for at en større del av befolkningen bruker kollektivtransport til sine reiser.
- å redusere veksten i biltrafikken.
- å lokalisere videre byvekst innenfor gjeldende byggesoner.
- å stoppe økningen i bilbasert handel utenfor etablerte byer og tettstedssentra.
- å bevare marka og grønne lunger og sikre tilgjengelighet i strandsonen.

St. meld. Nr. 31 (2006-2007) Hovedstadsmeldingen

2.6 Oppsummering

1. Effektiv arealbruk og transport er en nødvendig, men ikke tilstrekkelig betingelse til at målet om en konkurransedyktig og bærekraftig utvikling av Osloregionen kan oppfylles. Flere andre faktorer må også bidra både i forhold til konkurransekraft og bærekraft.
2. Osloregionen består i dag dels av en stor region rundt Oslo for en del servicefunksjoner og arbeidsplasser og dels av en samling av mange delregioner i samvirke. Det foregår både en forstørring av Osloregionen og en sterkere integrering mellom delregionene.
3. Som en funksjonell region er Osloregionen i dag noe for snever. Om 20 til 30 år vil den funksjonelle regionen være vesentlig større pga bedre og raskere kommunikasjoner.
4. I Hovedstadsmeldingen som ble lagt fram i juni 2007 støtter regjeringen utvikling av sterke næringsklynger i Osloregionen, et utbyggingsmønster konsentrert rundt kollektivknutepunkt og et miljøvennlig transportsystem. Regjeringen peker på de særlige styringsutfordringene i areal- og transportplanleggingen, og skisserer alternative styringsmodeller.

3. Status og utviklingstrekk

I Europeisk målestokk er Osloregionen liten. Regionen har et kjøpesterkt hjemmemarked, men en perifer beliggenhet internasjonalt.

Regionens begrensede ressurser må utnyttes rasjonelt. Delregionene må dyrke sine fortrinn og samvirke slik at regionen i sum kan bli sterkest mulig. I miljø- og bærekraftssammenheng er den største utfordring å håndtere den sterke veksten - i befolkning og trafikk.

Det bygges tettere nå enn før, men spørsmålet er om det ikke kan bygges enda mer arealeffektivt gjennom en desentralisert konsentrasjon.

3.1 Næringsliv

Sterke og svake sider. Osloregionene er den klart mest konkurransekraftige regionen i landet. Internasjonalt rangerer Oslo by høyt på konkurransekraft og innovasjonsevne. Oslo og Akershus er blant de rikeste byregioner i Europa. Et kjøpesterkt nærmarked er en styrke for regionen. Levekårene er blant de beste i Europa, spesielt med tanke på tilgang til naturen og som trygt oppvekstmiljø.

Den viktigste svakheten ved Osloregionens konkurransekraft sammenlignet med andre europeiske byregioner, er dens perifere beliggenhet. Regionen har en tilgjengelighet for personreiser som er under gjennomsnittet i EU. Næringslivet, spesielt i Oslo, er relativt lite internasjonalt eksponert og byens størrelse med aktiviteter er i minste laget for høyt utdannede utlendinger. (Asplan Viak 2005)

Næringsklynger. Osloregionen inneholder en rekke bedrifter i sterke næringer, hvorav et antall er eller kan utvikles til sterke klynger også i internasjonal forstand. Næringsgrupper som utpekes som klynger i Oslo og Akershus er følgende fem:

- Den maritime klyngen
- Energiklyngen
- Informasjons- og kommunikasjonsteknologiklyngen
- Medisin og bioteknologiklyngen (Life-science)
- Design, media og arkitektur

Andre sterke næringsmiljøer finner vi blant annet innen treforedling og forretningsmessig tjenesteyting. Det er grunn til å tro at nærmere studier vil kunne avdekke potensielle klynger i andre deler av Osloregionen. Osloregionen står også, som omtalt tidligere, sterkt som landets styringssentrum da både store deler av næringslivet og offentlig virksomhet styres herfra.





Den interne fordelingen av næringslivet i Osloregionen har følgende hovedtrekk:

- Forretningsmessige tjenester og finanssektoren er sterkest i Oslo og Akershus vest.
- Engros, transport og kommunikasjon er viktigst i Akershus sør og nord.
- Industri, bergverk, kraft og vann samt bygg og anlegg er viktigst i de ytre områdene i Osloregionen, dvs. Østfold, Ringerike, Hadeland og Drammensregionen.

Osloregionen og landet. Det er en funksjonsdeling mellom Osloregionen og resten av landet, der Osloregionens rolle er som vertskap for styrings-, kunnskaps- og finanssentre, mens vareproduksjonen i hovedsak foregår andre steder. Osloregionen har en større nyskapingstakt enn andre regioner i Norge med over halvparten av landets FoU-virksomhet, men den har lite salg av varer og tjenester til utlandet. Osloregionens fremste marked er foretak og innbyggere i egen region og i resten av landet. Dette innebærer en arbeidsdeling mellom ulike regioner og dermed en gjensidig avhengighet mellom dem. Osloregionen står seg dårlig uten noen å betjene, mens resten av landet er avhengig av at Osloregionen fungerer på en effektiv måte.

Hovedutfordring. Osloregionen, med spesiell vekt på hovedstadsområdet, har tre ulike roller: Hovedstadsrollen, kreativt sentrum og internasjonal lokalitet. Utviklingen framover er bl.a. knyttet til i hvilken grad regionen klarer å fylle disse funksjonene. (Vatne 2005)

3.2 Befolkningsvekst

Oslo og Akershus har de siste 50 år hatt sterkere vekst enn resten av landet. Fortsatt vokser Oslo og Akershus sterkt og det har ennå ikke funnet sted noe trendbrudd i retning av flerkjernerstruktur i tråd med Østlandssamarbeidets visjon for landsdelen. Oslo og Akershus har samlet vokst med ca 12 % 1996 – 2006 mens "Østfoldbyen", "Buskerudbyen" og "Vestfoldbyen" har vokst med noe under 9 %. Dette er over gjennomsnittlig vekst for landet som i denne perioden har vært 6,2 %. Til sammenligning har "Mjøsbyen" og Grenland har hatt lavere vekst enn landsgjennomsnittet (3,5-5,0 %).

Et tilbakeblikk til 1950 og en framskriving til 2020 (med midlverdier for demografiske faktorer) viser at Osloregionens andel av landets befolkning vil øke fra 30 til 35 %. Fram til 2020 kan befolkningen i regionen vokse med ca 300.000 personer.

Dette forutsetter en videreføring av dagens trender blant annet når det gjelder næringsvekst og innvandring, og det fører blant til at:

- alle deler av Osloregionen vil få vekst.
- boligbyggingen i Osloregionen vil fortsette å øke og fordeling i regionen vil holde seg ganske stabil. Det kan riktignok synes som man i første omgang går inn i en periode med kraftig økt boligbygging sentralt i Oslo, i Drammen og på Nedre Romerike.

3.3 Regional integrasjon

Regioner i samvirke. Osloregionen er bygget opp av mange delregioner som samvirker med hverandre. Totalt er det nesten 230.000 innpendlere og 212.000 utpendlere i de delregionale strømmene. Med 800.000 sysselsatte totalt betyr dette at bare ca halvparten av de sysselsatte arbeider innenfor egen delregion, mens den andre halvparten pendler til andre regioner, se figur 4. Samtlige delregioner har over tid en positiv endring i både innpendling og utpendling. Dette viser at interaksjonen styrkes og at integrasjonsprosessene fortsetter. Denne trenden har vært påpekt helt tilbake til 1950 og 1960-tallet.

Drøyt 190.000 arbeidsreiser går til-fra-eller gjennom Oslo. Størst er pendlingen mellom Oslo og regioner i Akershus. Men det er også en betydelig pendling mellom Oslo og Akershus og delregionene utenfor. Sterk arbeidsplassvekst i hovedstadsområdet på 1990-tallet kombinert med lav boligbygging og høye boligpriser, førte til at befolkningsveksten "fløt utover" større deler av Osloregionen. Nå har boligbyggingen i Oslo tatt seg opp, men boligprisene virker minst like sterkt som før.

Fra 1995 til 2001 økte arbeidspendlingen til hovedstadsområdet fra omkringliggende fylker med nesten 40 % - fra 44.000 til 61.000 arbeidstakere. En må kunne regne med at pendlingen mot hovedstadsområdet også framover vil øke pga. de samme type drivkrefter som nevnt over.

Trenden er nå at ytre deler av Osloregionen (bl.a. Nedre Glomma og Nordre Vestfold) inngår i økende grad i hovedstadsområdet arbeidsmarked samtidig som kommunene i Akershus har "slakket litt av" på tilknytningen til Oslo i siste tiårsperiode. Samtidig synes det å danne seg tre større funksjonelle enheter innenfor Osloregionen:

- Oslo-Akershus-Nordvest (Ringerike, Hadeland)
- Drammensregionen
- Østfoldregionen

Også motstrøms pendling. Pendlingsstrømmene i Osloregionen er sterkest i nedslagfeltet fra Drammen i vest til Øvre Romerike i øst og til Follo i sør. Ekstra intensitet er det i aksen Asker – Nedre Romerike. Men det er også en betydelig samhandling med de andre delregionene. Se figur 4. De siste årene har "motstrøms" pendling hatt særlig stor vekst.

Høy boligbyggingstakt i Oslo de senere år har trolig bidratt til dempet innpendling og øket utpendlingen fra Oslo. Dette kan tyde på at bostedspreferansene er mer uavhengig av arbeidssted enn tidligere. De andre sentrene opplever en sterkere innpendling fra Oslo og dette indikerer at sentrene, for å utvikle sitt tjenestetilbud, trekker på kompetanse bosatt i Oslo. Økningen i utpendlingen er gunstig i den forstand at den åpner for bedre kapasitetsutnyttelse av etablert infrastruktur. Således er pendlingen i en flerkjernet byregion å foretrekke fremfor pendling i en monosentrisk byregion.

Dynamikk. Utviklingen i Osloregionen preges av dynamikk. Næringsvirksomheter flytter ut fra sentrale områder både i Oslo og de regionale sentrene til mindre sentrale lokaliseringer. Nye næringsfunksjoner som erstatter de utflyttede, fordrer ofte en annen type kompetanse. Dette påvirker etterspørselen i det regionale arbeidsmarkedet og gir endringer i arbeidsreisemønstrene. En vesentlig del av innpendlingen til sentrene dekkes inn av et lokalt omland, men fordi et slikt senter har et bredere næringsgrunnlag enn delregionen for øvrig, ser en at vesentlige deler av pendlingen kommer fra andre regionale sentre. De største sentrene får stadig større del av pendlingen.

3.4 Persontransport

Regionale reiser. Personreiser i Osloregionen som er av felles interesse for det regionale samarbeidet, bør som et minimum krysse kommunegrensene. Dette er også nedre grense for definisjon av arbeidspendling. Interne reiser i kommunene faller gjennom "maskevidden". I mange tilfeller blir også reiser som krysser kommunegrensene for korte til å være av interesse for samarbeidet, for eksempel nærtrafikkreiser mellom Oslo og de nærmeste forstadskommunene i Akershus.

Det er derfor valgt å sette fokus på de noe lengre reiser mellom delregionene innenfor Osloregionen. Disse reisene er gjerne mellom 20 og 100 km og er viktige samfunnsmessige sett. For selv om de aller fleste reiser er korte og reiser lengre enn 20 km bare utgjør ca 10 %, står reiser mellom 20 og 100 km for hele 40 % av transportarbeidet som utføres. (Kilde: Nasjonal reisevaneundersøkelse 2001).



FIGUR 4: PENDLINGSSTRØMMER BEGGE VEIER MELLOM ABS-REGIONER I OSLOREGIONEN 2005. (KILDE: HOVEDSTADSMELDINGEN. PBE, OSLO KOMMUNE). STRØMMENE GÅR "TEORETISK VEI" MELLOM SENTRENE I DE ULIKE DELREGIONENE. ET BILDE AV HVILKE FAKTISKE VEGER STRØMMENE FØLGER, VISES DET TIL FIGUR 16. DET ER FOR ØVRIG BRUKT EN NOE ANNEN INNDELING I DELREGIONER I NORD-VEST ENN I OSLOREGIONEN.



Spredt og konsentrert mønster. For alle slike noe lengre reiser (bil og kollektivt) på hele Østlandet er fordelingen 50/50 mellom reiser helt utenom Oslo-Akershus og reiser rettet mot Oslo-Akershus. Ser vi bare på de kollektive lengre reisene på Østlandet, er ca 75 % av disse rettet mot Oslo-Akershus. Dette viser at bilen fanger opp det spredte reisemønsteret, mens kollektivtrafikken fanger opp det mer konsentrerte reisemønsteret på det radielle veg- og jernbanesystemet rettet mot Oslo og selvsagt også langs disse transportkorridorene.

Toget i Norge fraktet i 2004 ca 50 mill. passasjerer. Det meste av dette er på Østlandet:

- 80 % av togreisene skjer innenfor IC-triangelet på Østlandet (Skien – Lillehammer - Halden).
- 50 % av togreisene er nærtrafikk innenfor Oslo-Akershus, dvs 25 mill. reisende i året.
- 30 % eller 15 mill. reiser er togreiser mellom Oslo-Akershus og Østlandet ellers.

Ekspressbussene frakter 4,5 mill passasjerer mellom Oslo-Akershus og Østlandet ellers. SL frakter til sammenligning 28 mill. passasjer i året med buss og Sporveien frakter 160 millioner med buss, trikk og T-bane.

Båt og ferger er også en viktig del av kollektivtrafikken i Oslo-regionen. De regionale fergeforbindelsene Moss-Horten og Oslo-Nesoddtangen fraktet i 2005 hhv. 3.500 og 5.500 passasjerer daglig.

Kollektivandelen for motoriserte reiser på Østlandet øker med hvor sentralt beliggende start eller mål er for reisen (Kilde: Østlandssamarbeidet 2004, Civitas 2006):

Gjennomsnittlig for alle lengre reiser på Østlandet	14%
For reiser med både start og mål utenfor Oslo-Akershus	8%
For reiser mellom Oslo-Akershus og Østlandet ellers	22%
For reiser mellom Oslo kommune og Østlandet utenfor O-A	36%
For reiser mellom Oslo sentralt og Østlandet utenfor O-A	51%

På landsbasis har tog og ekspressbuss om lag samme markedsandel; ca 6 %. På Østlandet går derimot $\frac{3}{4}$ av de kollektive lengre reisene med tog og $\frac{1}{4}$ med ekspressbuss. Med utgangspunkt i dette og oversikten over kan det anslås følgende prosentfordeling for lengre reiser med ulike reisemidler på Østlandet splittet på til/fra og utenom Oslo-Akershus:

	Til/fra Oslo-Akershus	Utenom O-A	All reiser
Bil	78	92	86
Tog	16	6	11
Buss	6	2	3

TABELL 1: PROSENTFORDELING MELLOM MOTORISERTE REISEMIDLER FOR LENGRE REISER PÅ ØSTLANDET

Fortsatt sterk vekst. Trafikkvekst skyldes økning i befolkning, arbeidsplasser og folks reiseaktivitet mer generelt samt bedre veier, at flere har bil, at man kjører mer og lenger og at tog- og busstilbudet blir bedre. Veksten i kollektivtrafikk ligger prosentvis noe under befolkningsveksten, mens veksten i biltrafikk ligger godt over.

Mens befolkningsveksten i Oslo og Akershus fra 1980 til 2000 var på i underkant av 20 %, var biltrafikkveksten på hele 90 %. Framover forventes biltrafikkveksten i Oslo og Akershus prosentvis fortsatt ligge godt over befolkningsveksten, om enn ikke i samme grad. Fram til 2025 ventes en befolkningsvekst på vel 20 % mens veksten i transportetterspørsel ventelig vil være på vel 30 %. Siden det er de lengre reisene som prosentvis øker mest, vil veksten i de regionale reisene trolig ligge på 40 % i Osloregionen.

Veksten i befolkning, arbeidsplasser og trafikk gjør at man står overfor betydelige utfordringer for å kunne håndtere arealbruk og transport på en rasjonell måte. Å håndtere veksten i transportetterspørsel på en bærekraftig måte representerer den største av utfordringene.

Bedre kollektivtilbud. Tilbudet for regional kollektivtrafikk har blitt klart bedre på Østlandet de siste tiår og på tunge reiserelasjoner har det vært en vekst i tilbudet både på bane og buss. IC-togene startet rundt 1980 og dette førte til et bedre tilbud i IC-triangelet. En rekke ekspressbussruter er opprettet i løpet av de siste ti år, deriblant TIMEkspressen.

Både tog og buss har på 1980- og 1990- tallet hatt trafikkøkninger på tunge relasjoner på Østlandet som har vært på nivå med biltrafikkøkningen. Men etter 1999 har kollektivtrafikken også på slike strekninger gått ned samtidig som vegtrafikken har gått kraftig opp, for eksempel gjennom nordre Vestfold etter åpningen av den nye motorvegen. Uten forbedring av det regionale kollektivtilbudet, vil kollektivandelen fortsette å synke med ca 1,5 prosentpoeng fram til 2012. Dette kan betraktes som virkninger av en trendutvikling.

3.5 Tettstedsutvikling og arealbruk

Nye boliger og næringsbygg. I løpet av de siste ti år er det bygget og tatt i bruk 32.000 boliger i Akershus, 22.000 i Oslo og 24.000 i resten av Osloregionen. Det er i samme periode tatt i bruk 3,1 mill. m² næringsareal i Akershus, 2,7 mill. m² i Oslo og 1,6 mill. m² i resten av Osloregionen. (Kilde: Oslo K-plan 2008).

Arbeidsplassveksten i siste 20-årsperiode har i betydelig grad skjedd i utkanten i regionens byer og tettsteder. Dette gjelder særlig i hovedstadsområdet. Mye av veksten har bestått av lokale servicearbeidsplasser som er blitt lokalisert i tilknytning til en økende befolkning i omegnen.

Dagens arealforbruk og utvikling over tid. Gjennomsnittlig tetthet for alle de aktuelle større byer/tettsteder i Osloregionen utenfor Oslo er samlet sett 573 m² tettstedsareal pr innbygger i 2006. Tettheten varierer betydelig; fra Gran-Jaren-Brandbu med ca 1340 til Drammen og Lørenskog med ca 420 m² pr innb. Tettheten øker med by/tettstedsstørrelsen. Tettsteder med et folketall under 10.000 har en gjennomsnittlig tetthet på 829 m² pr innb. mens de mellom 10 og 20.000 har 605 og byene over 20.000 har 536. Se figur 5 som viser sammenheng mellom tetthet og by/tettstedstørrelse.

Til sammenligning er Oslos tetthet innenfor byggesonen og kommunegrensene 250 m² pr innb. Dette er en indikasjon på et betydelig potensial for tettere utbygging i de andre byene og tettstedene i Osloregionen

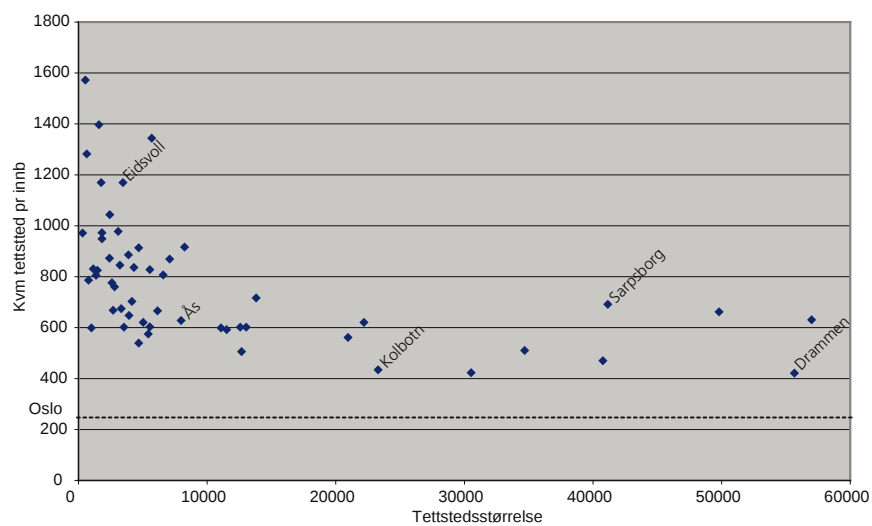
I gjennomsnitt bor mellom 80 og 90 % av befolkningen i kommunene i Osloregionen i byer og tettsteder. Høyest i Oslo (99 %) og lavest på Hadeland (60 %). Utbyggingspresset er klart størst i tettsteder og tettstedsnære områder. Tettstedsbefolkningen har økt de siste 10 år med drøyt 12 % mens tettstedsarealet har vokst med ca 10 %. Dermed har byene og tettstedene fått noe høyere tetthet. Siden 1960 har forbruk av tettstedsareal pr innbygger økt. På 1980-tallet flatet dette ut og på 1990-tallet har det altså gått noe ned. Dette er illustrert i figur 6 som viser utviklingen i arealforbruk pr innbygger i et utvalg norske byer.

Høy tetthet, dvs. lavt antall m² pr innb. er en indikator på effektiv utnyttning av arealene, og høyt antall bosatte sentralt gir mindre energikrevende transportbehov. Konsentrerte byer og tettsteder kan redusere veksten i transportbehov for næringsliv og folk, og bedre tilgjengeligheten til målpunkter for alle som ikke har eller ønsker å bruke bil. Konsentrerte byer rundt jernbanestasjoner i en flerkjernestruktur gir gode muligheter for raske forbindelser fra bysenter til bysenter.

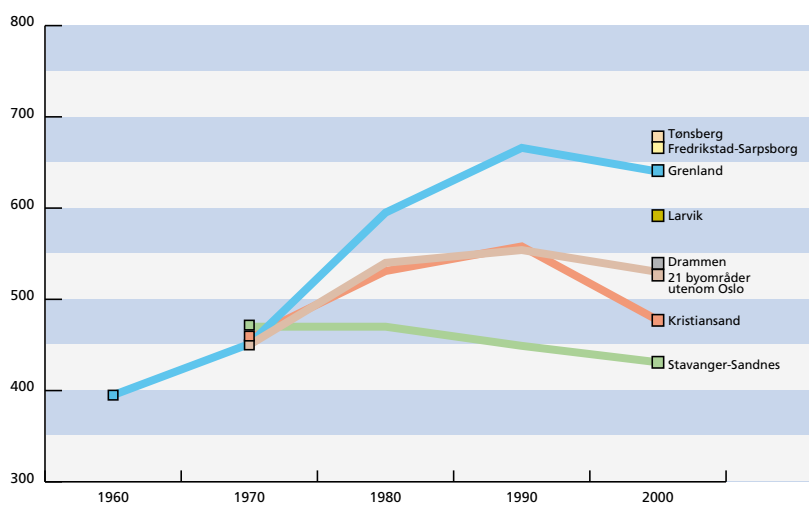
Mer konsentrerte bystrukturer fører også til mindre press på bymarker, attraktive friluftsområder, jordbruksareal, kulturmiljø og det biologiske mangfoldet. Men det er samtidig viktig i forbindelse med konsentrert utbygging og fortetting å unngå å bygge på grønne arealer, men heller utnytte grå areal, dvs areal som allerede er nedbygde, for eksempel med veger, parkering eller bygg som ikke er i bruk, og som kan brukes på nye måter.

Mot et mer konsentrert utbyggingsmønster. På bakgrunn av opplysninger fra kommunene i Osloregionen kan det konstateres at i de siste 10 år har hovedtyngden (50 % eller mer) av boligbygging skjedd i eller i tilknytning kommunesentrene i mer enn halvparten av kommunene. De neste 10 år vil dette øke til 2/3 av kommunene. Sagt på en annen måte: I de neste 10 år vil det være en klar tendens til et mer konsentrert utbyggingsmønster for boliger i 2/3 av kommunene og uendret i resten. I bare noen ytterst få kommuner vil den være negativ, dvs mer spredt. (Kilde: Civitas/Osloregionen 2007)

Hovedtyngden av nye bygg til næringsvirksomhet er også lagt til kommunesenteret de siste 10 år. Men her vil det ikke være samme konsentrasjonstendens de neste 10 år som ved boligbygging nevnt over. Bare i halvparten av kommunene vil det bli et mer konsentrert utbyggingsmønster de neste 10 år.



FIGUR 5: TETTSTEDSAREAL (M2 PR INNBYGGER) OG BY/TETTSTEDSSTØRRELSE (ANTALL INN.) I BYER OG TETTSTEDER I OSLOREGIONEN



FIGUR 6: AREALFORBRUK (M2 PR INNBYGGER) FRA 1960 TIL 2000

3.6 Miljøforhold

Lokale miljøproblemer. Ifølge Fylkesmannen i Oslo og Akershus skyldes de viktigste miljøutfordringer for Osloregionen sterk befolkningsvekst og velstandsutvikling, og de kan sies å være knyttet til:

- Omfanget av arealressurser som går til utbygging og infrastruktur
- Volumet og veksten i vegtrafikken

I Oslo var i 2003 over 230.000 personer utsatt for svevestøv over nasjonal grenseverdi og her bidro veitrafikken med 60-70% av utslippene.

Tall fra Statistisk sentralbyrå viser at i 2003 var 80.000 plaget av vegtrafikkstøy i Oslo og vel 43.000 i Akershus. I tillegg var 4.400 og 6.800 personer plaget av støy fra jernbane i hhv Oslo og Akershus, mens 2.400 personer i Akershus var plaget av flystøy. Over halvparten av de støyplagede av vegtrafikken i Oslo bor i Indre by.

Globale miljøproblemer. Klimagassutslippene står nå som det største globale miljøproblemet. Lavutslippsutvalget viser at vegtrafikk står for ca 25 % av klimagassutslippene i Norge. Da er utslipp fra både oljevirkosomhet og prosessindustri regnet med. For Oslo, Akershus og Buskerud står vegtrafikken for hele 60 % og det er den av kildene som øker sterkest. For Oslo og Akershus har utslippene økt med 20 % i perioden 1991 - 2003. Se figur 7.

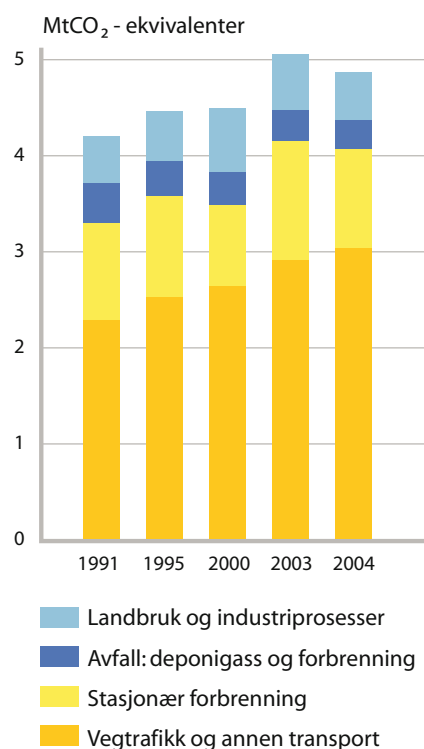
Akershus har dobbelt så høyt utslipp pr person som Oslo. Mer spredt utbyggingsmønster, dårligere kollektivtilbud, spesielt med tog, T-bane og trikk, og større bilbruk er viktigste forklarende faktorer til utslippsforskjellene. Øvrige deler av Oslo-regionen må man regne med har noe av de samme forhold som Akershus, men det mangler foreløpig tilstrekkelig gode nok data om dette.

Tiltak. Reduksjon av klimagassutslipp forutsetter en dugnadsinnsats. Da må det settes inn tiltak over et bredt felt. Lavutslippsutvalget tror mest på biodrivstoff og kjøretøYTEknologi for å redusere utslippene i transportsektoren. Se figur 8.

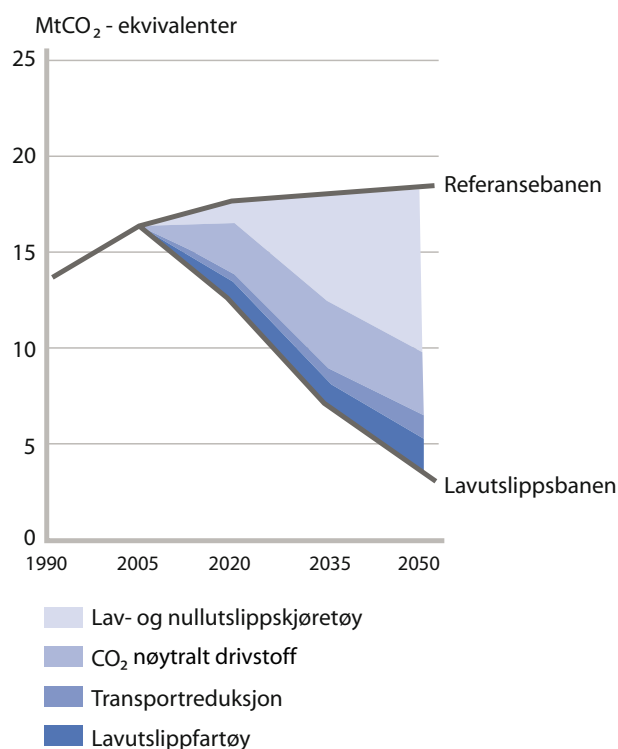
Oslo kommune i samarbeid med Akershus og Buskerud fylkeskommuner har laget og vedtatt en energi- og klimahandlingspakke (2003) for de tre fylkene. Her vises det at tiltak som kan dempe biltrafikkveksten sammenfaller godt med en strategi for reduksjon av regionale klimagassutslipp, og tiltakene vil også kunne bidra positivt for å nå lokale miljømål om forurensing og støy. Gjennomføringen avhenger imidlertid av koordinert innsats fra svært mange parter.

Befolkningsveksten og veksten i transportetterspørsel sammen med den økte mobiliteten, som er en forutsetning for regionforstørrelse, vil føre til økt biltrafikk fordi tog og annen regional kollektivtrafikk ikke i tilstrekkelig grad vil kunne fange opp den spredte delen av reisemønsteret. Dette leder ikke i en bærekraftig retning. I tråd med Lavutslippsutvalgets forslag må det i imidlertid kunne forutsettes at økonomiske virkemidler og teknologiutvikling vil bli tatt i bruk og føre til bruk av lavutslippskjøretøy og til anvendelse av biodrivstoff med mer som et stykke på vei kan kompensere for virkningene av økt transport og reiseetterspørsel.

Samtidig vil kollektivtrafikken måtte spille en sentral rolle som et annet viktig bidrag til en mer bærekraftig transportutvikling. Med høye energipriser og økt vekt på å redusere klimagassutslippene, vil et godt kollektivsystem få en stadig viktigere rolle både miljømessig og i beredskapssammenheng når det kan bli vanskeligere med individuell biltransport. På samme måte må det kunne forutsettes at flytrafikkens store bidrag til klimagassutslipp først og fremst må møtes gjennom avgifter og teknologiske endringer – og ikke gjennom å begrense avviklingskapasiteten på bakken.



FIGUR 7: SAMMENSETNING OG UTVIKLING AV KLIMAGASSUTSLIPP I OSLOREGIONEN. MTCO₂ – EKVIVALENTER. (KILDE: KLIMAHANDLINGSPAKKEN)



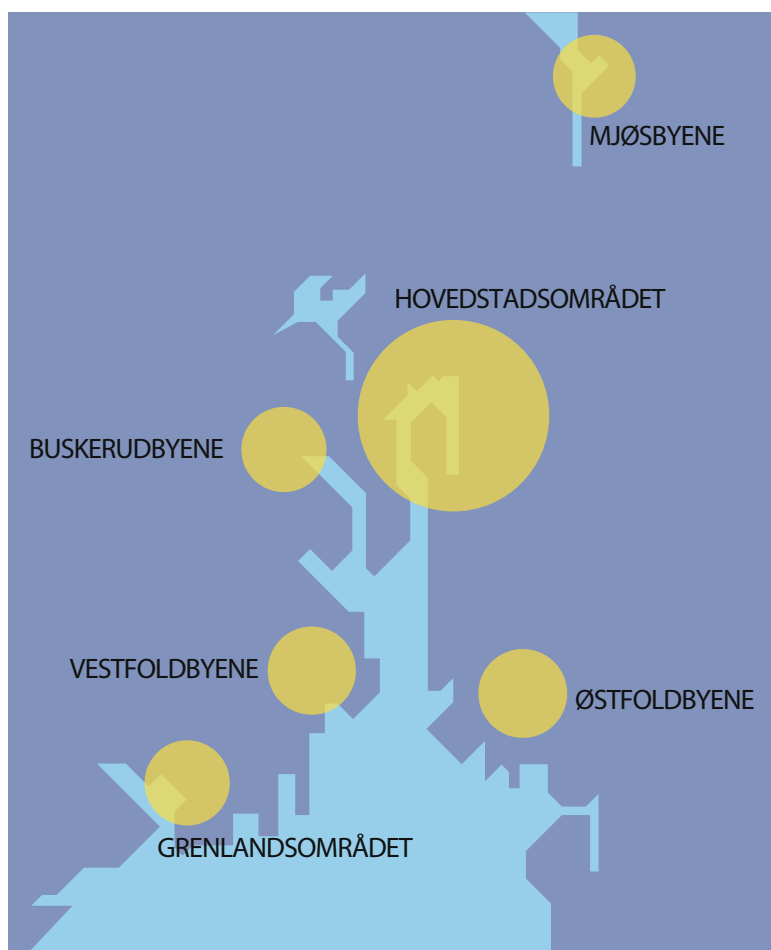
FIGUR 8: SAMMENSETNING OG UTVIKLING AV MULIG REDUKSJON I UTSLIPP FRAM TIL 2050. MTCO₂ – EKVIVALENTER. (KILDE: LAVUTSLIPPSUTVALGET)

3.7 Oppsummering

1. Osloregionen med spesiell vekt på Stor-Oslo, har næringsmessig tre ulike roller: Hovedstadsrollen, kreativt sentrum og internasjonal lokalitet. Utviklingen framover er bl.a. knyttet til i hvilken grad regionen klarer å fylle disse funksjonene.
2. Utviklingen i Osloregionen preges av dynamikk. Nye næringsfunksjoner kommer inn og erstatter de gamle. De mange delregionene blir mer og mer integrert gjennom arbeidspendling.
3. Hovedtrekkene i det regionale reisemønsteret er todelt; et konsentrert reisemønster til/fra Oslo og Akershus og et spredt reisemønster utenom. Kollektivtrafikken kan fange opp store deler av det konsentrerte mønsteret mens bilen vil fange det spredte.
4. For Osloregionen sett under ett går det mot et mer konsentrert utbyggingsmønster; mest for boliger, men også for næringsbygg. I tilknytning til de enkelte byer og tettsteder har lokalisering av næringsbygg de siste 20 år i betydelig grad skjedd i utkanten av stedene.
5. Lokale miljøproblemer er mest knyttet til at så mye av areal tas til utbygging samt til støy og forurensning fra en voksende vegtrafikk. Globale miljøproblemer er knyttet til klimagassutslipp. Her trengs en dugnadsinnsats som bl.a. omfatter areal- og transportutvikling, økonomiske virkemidler og teknologisk utvikling.

4 Flerkjernet Osloregion

“Konkurransedyktig” og “bærekraftig” er mål som dels sammenfaller og dels spriker. ESDP søker å favne begge disse målene på en operativ måte og en rekke europeiske byregioner søker å møte utfordringene gjennom en flerkjernet utvikling. Antallet kjerner bør ikke være for mange fordi det kan medføre at ingen av dem kan vokse seg store nok til å representere alternativer til regionkjernen. En analyse av Osloregionen antyder 15 byer, byklynger og større tettsteder som kandidater i en flerkjernestruktur.



FIGUR 9: EN SKJEMATISK FRAMSTILLING AV FLERKJERNESTRUKTUR PÅ ØSTLANDET

4.1 Regionforstørrelse og regioner i samvirke

Osloregionen og det sentral Østlandet vil fortsatt vokse i folketall og arbeidsplasser og regionforstørrelsen vil fortsette. Spørsmålet er hvor stor veksten blir, hvor den vil komme og i hvilken grad den vil bli Oslodominert.

“Oslodominert eller egenbasert”. Nordfylket i Østfold og andre områder nær Oslo er sterkt påvirket av vekst og utvikling i Stor-Oslo. Områdene har hatt sterk attraksjonskraft som boregioner med betydelig vekst i folketallet, mens arbeidsplassveksten har vært svak. En Oslodominert utvikling vil også kunne svekke Østfold, Hadeland, Ringerike, Drammensregionen og Vestfold som egne ABS-regioner. Vil en regionforstørrelse rundt Stor-Oslo gjøre dem til forsteder slik det i realiteten har skjedd med Asker-Bærum, Nedre Romerike og Follo?

Eller vil man kunne få til en flerkjernet utvikling med byregioner i samvirke der byklynger i Østfold, Buskerud, Vestfold, Grenland og rundt Mjøsa kan få en egenutvikling som sekundærsentra til Stor-Oslo, og som derved kan avlaste en Osloorientert vekst og innpendling? Enkelte mener i den forbindelse at i en polysentrisk utvikling av Østlandet (Selstad 1999), må de byklyngene som det skal satses på, ligge mer enn én times reise fra Oslo og således være mest mulig uavhengig av pendling til hovedstadens service- og arbeidsmarked. De må også være så store at de har “tyngde” nok til å kunne konkurrere med Oslo. Derfor må det være tale om byklynger og ikke enkeltbyer (se figur 8). Utviklingen skal imidlertid ikke primært skje ved at veksten i Oslo bremses, men ved at de andre sentraene settes mer i stand til å konkurrere med regionkjernen. Skal Østlandet bli mer polysentrisk må likevel byene utenfor Oslo gis en nødvendig vekstkraft, slik at veksten i Oslo dempes.

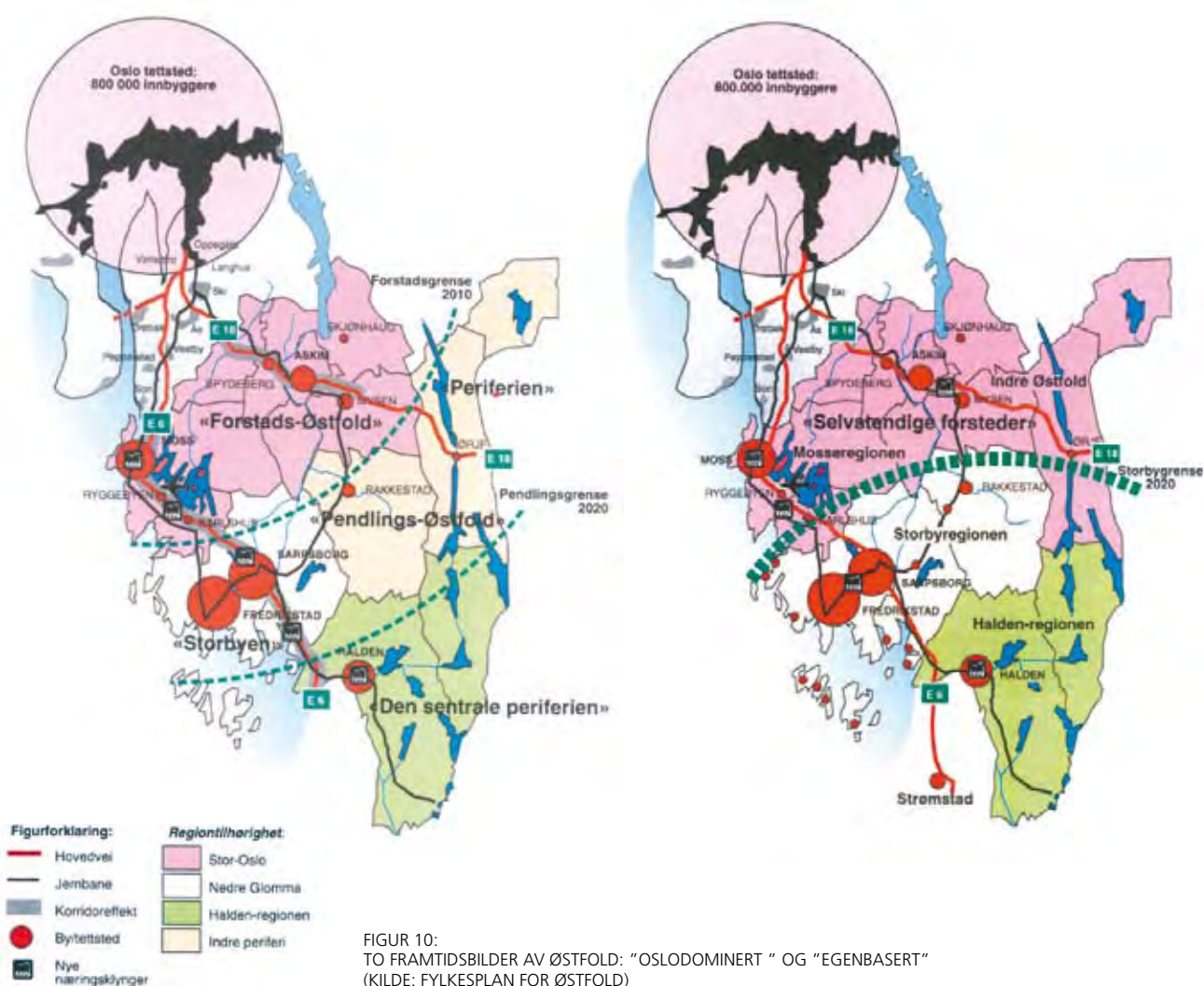
I fylkesplanen for Østfold er spørsmålet om “Oslodominert eller egenbasert” illustrert gjennom to scenario for utviklingen (se figur 10). I framtidsbildet “Oslodominerte” har både nordre og midtre

Østfold utviklet seg til sove- og pendlingsregioner til Oslo, mens i "Egenbasert" har midtre og søndre Østfold utviklet seg til egen storbyregion med et stort lokalt arbeidsmarked.

Både og. Det er likevel et spørsmål om det er enten eller. Kanskje er det heller et både- og: Tilflytting/bosetting gir næringsutvikling i lokal service, bedre rekruttering til eksisterende næringsliv samt gradvis nye etableringer. Dette kan gi regionforstørring rundt Oslo og regionforstørring rundt de andre byene sammen med et samvirke mellom byene og byregionene. Regionforstørring og regioner i samvirke skal både lede til økning i den lokale arbeidskraftens tilgang til arbeidsplasser og bedriftenes lokale tilgang til kompetent arbeidskraft. Gjen-

nom mulighetene for pendling over lengre distanser blir også regionene mer robuste overfor konjunktursvingninger som kan føre til nedlegginger lokalt fordi man kan pendle til alternative arbeidsmarkeder som ikke er utsatt for de samme konjunkturvirkninger og som har bedre arbeidsplassstilbud.

Videre er økonomisk spesialisering blitt en forutsetning for økonomisk vekst samtidig som man er inne i en fase med raske endringer fra et industrisamfunn til et informasjons- og kunnskapssamfunn. Dette stiller økte krav om en fleksibel og effektiv arbeidskraft som kan skifte over fra sektorer i nedgang til sektorer i vekst. Dette ligger også til grunn for begrepet regionforstørring.



4.2 En flerkjernet region som svar på utfordringene

ESDP Til grunn for tanken om flerkjernestruktur ligger ESDP (European Spatial Development Perspective). Perspektivet er utformet av europeiske politikere og er nedfelt i et eget dokument. Dette er et perspektiv og ingen oppskriftsbok. Siktemålet med den polysentriske utviklingen er å favne målene om konkurransedyktighet og bærekraft på en operativ måte. Hovedprinsippene er:

- 1 Flerkjernet utvikling og bevaring av grønnkorridorene mellom byer og tettsteder
- 2 Likeverdig tilgang til infrastruktur og kunnskap
- 3 Ivaretagelse av natur- og kulturarven

En utvikling i kjerner og knutepunkt styrker mulighetene for å bevare grøntkorridorene. En fornuftig samferdselsutvikling kan gi lik tilgang til infrastruktur, mens lik tilgang til kunnskap forutsetter god fordelingspolitikk og utbygging av regionale kunnskapsinstitusjoner. Ved en polysentrisk utvikling øker også mulighetene for å bevare naturarven, og ESDP-dokumentet betoner kraftig at kulturarven skal ivaretas.

Det er opp til hver enkelt byregion å finne fram til sin egen strategi for en slik konkurransedyktig, bærekraftig og balansert utvikling. Men anbefalingene er klare om å satse på flerkjernestruktur/ polysentrisitet:

- Polysentrisitet gir muligheter for å oppnå en balansert og bærekraftig geografisk/romlig utvikling av storbyen så vel som forstadskommunene og hele storbyregionen. Polysentrisitet i en region betyr en situasjon hvor man både "deler og vinner".
- Polysentrisitet krever et godt transportsystem som binder sammen de ulike kjernene i storbyregionen. Økonomisk samarbeid og arbeidsdeling kan ikke fungere effektivt uten at det understøttes av transportinfrastruktur og god tilgjengelighet.
- Polysentrisitet krever et langsiktig perspektiv, kontinuitet og en utviklingsprosess basert på dialog mellom partene.

Desentralisert konsentrasjon. En rekke europeiske byregioner satser derfor i dag på en desentralisert konsentrasjon. Den sentrale kjernen (regionsenteret) skal styrkes samtidig som de ytre kjernene skal virke avlastende på regionsenteret. Det dreier seg om en diskontinuerlig utvikling langs transportakser med byer/tettsteder som konsentrasjonspunkter og grønne belter mellom. Dette er en utvikling med utgangspunkt i raske,

skinnegående kollektivmidler, men hvor selvsagt også et godt vegsystem spiller en viktig rolle.

Kjerner. Med kjerner i en polysentrisk utvikling menes mest mulig fullverdige bysamfunn med bosteder, arbeidsplasser, handel og kulturaktiviteter. Det kan være i form av en by eller en klynge av byer/tettsteder som ligger relativt samlet. God tilgjengelighet i et stort geografisk arbeidsmarked er viktig. Likeså et variert boligtilbud, funksjonsblanding av boliger, kontorer og service, arkitektur med kvalitet og gode byplanløsninger og at næringsvirksomhet har både langsiktige leiebetingelser og mulighet for ekspansjon.

Knutepunkt. Ofte benyttes begrepet knutepunkt synonymt med kjerner. I dette notat forstås knutepunkt på to måter:

- et **kollektivknutepunkt** er et byttested mellom reisemidler og/eller ulike kollektivlinjer
- en **konsentrasjon** av bybebyggelse innenfor et større byområde. Oslo kommune kaller det knutepunktsstrategi i arealdelen til sin kommuneplan. Et knutepunkt som er stort med både boliger, arbeidsplasser, handel og service brukes i denne rapporten synonymt med begrepet kjerne, riktignok med en mindre størrelse.

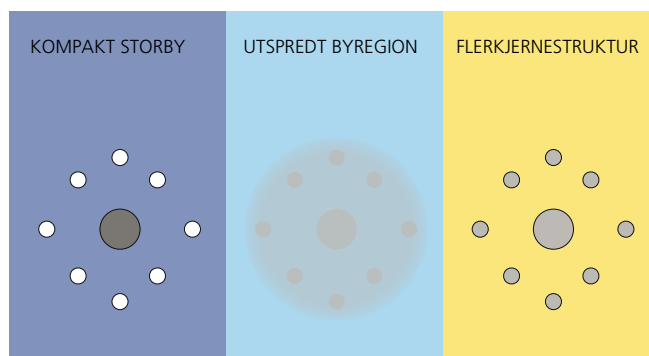
Hvorfor flerkjernestruktur? Flerkjernestruktur anses å skape forutsetninger for en bærekraftig utvikling med hensyn til økonomisk utvikling, sosiale forhold og miljø. Flerkjernestruktur anses å være bedre enn en kompakt storby på den ene side og en utspredd byregion på den annen, se figur 11. Formålet med flerkjernestruktur er å oppnå:

- Utbygging konsentreres til en begrenset antall sentra
- Fortsatt spredning av utbyggingsmønsteret motvirkes
- Kortere reiser for mange typer ærender
- Økonomisk storskalafordeler
- Mindre trafikkstrømmer og flere reiser med kollektiv transportmidler
- Avlastning og kompletterende funksjoner i forhold til den sentrale regionale kjernen

Med en slik flerkjernestruktur vil en rekke utfordringer kunne møtes:

- Spredning av byområder kan møtes med fortetning og konsentrasjon til utpekte sentra. Uheldig utbygging vil kunne hindres.

- Nedbygging og oppsplitting av grøntområder kan møtes med store, regionale, gjennomgående grøntdrag.
- Trafikkproblemer og trengsel på vegnettet kan møtes med konsentrasjon av arealbruken, framfor alt lokalisering av arbeidsintensive virksomheter til steder med god kollektivtilgjengelighet. Balansert utbygging for både kollektiv og vegtrafikk nødvendig.
- Spredning av detaljhandelsvirksomhet kan møtes med å styrke de sentrale regionkjernenes attraktivitet, konsentrere nyetableringer til kjerner og hindre uheldige lokaliseringer.
- Økende leiekostnader i regionsentrum kan være en hemmende faktor for regionens utvikling. Dette kan møtes med å tilby alternative lokaliseringer utenfor regionsentrum, samt å utvikle tverrforbindelser som går utenom regionsenteret i en flerkjernestruktur.

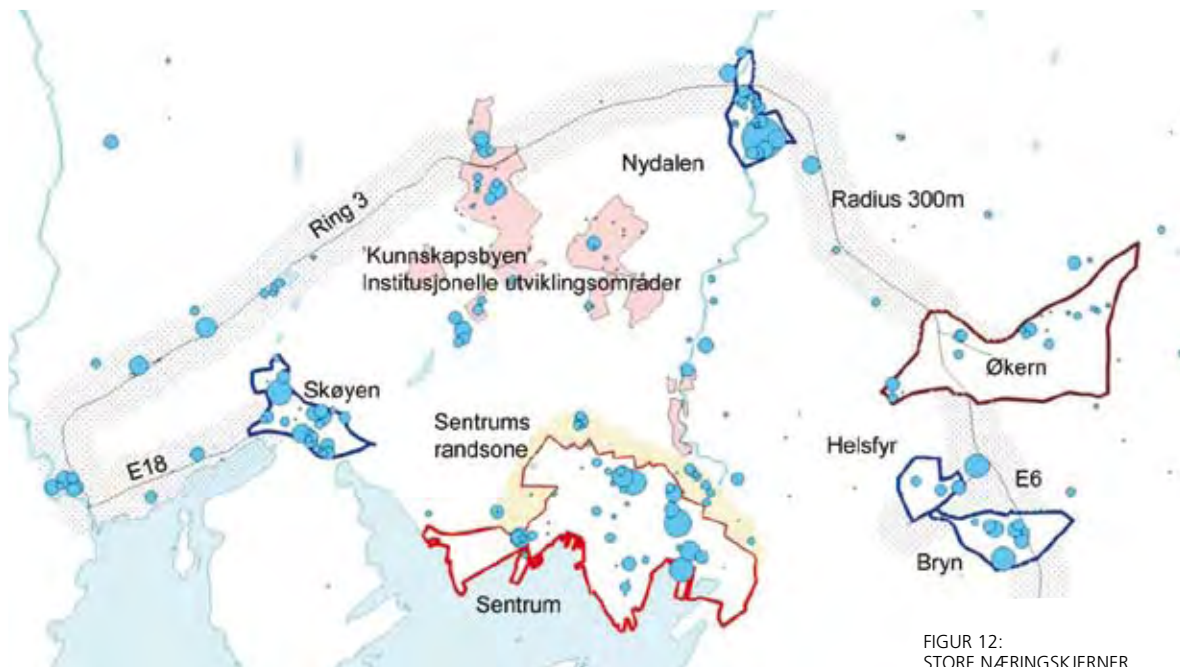


FIGUR 11:
FLERKJERNESTRUKTUR ANSES Å SKAPE BEDRE FORUTSETNINGER FOR EN BÆREKRAFTIG UTVIKLING ENN BÅDE DEN KOMPakte STORBYEN OG DEN UTSPREDTE BYREGIONEN

Hvordan lykkes med en flerkjernestruktur?

Europeiske erfaringer så langt er at:

- Planleggingsregionen må være så stor at den omfatter hele den **funksjonell storbyregionen**.
- **Sentralitet er grunnleggende.** Sentralitet forbindes med urbane kvaliteter og tilgjengelighet. God tilgjengelighet, byområde med kvalitet, variert boligtilbud, funksjonsblanding av boliger, kontorer og service, arkitektur med kvalitet og gode byplanløsninger og at næringsvirksomhet har både langsiktige leiebetingelser og mulighet for ekspansjon.
- **Kompletterende snarere enn konkurrerende**, både seg i mellom og i forhold til den sentrale regionkjernen. De ytre kjernene kan utvikle funksjoner som ellers bare finnes i regionsentrum. Men først må kjernene nå en "kritisk masse". Dette vil kunne lede til betydelig utpendling fra regionkjernen.
- **Den sentrale regionkjernen** skal beholde sin ledende rolle og forsterkes.
- **Fortetningssonen** rundt regionkjernen vil komme til å utvikles sterkest. Dette må man være forberedt på i resten av regionen.
- **Tilvekst bare i tilknytning til kjernene.** Det er vesentlig at infrastruktur og grøntområder styrker kjernene og mulighetene for å styre veksten til de utpekte kjernene.
- **Kollektivtrafikken** er særlig viktig. Tilgjengeligheten er kanskje den viktigste forutsetning for å få en kjerne til å fungere. Samtidig hviler mulighetene for bærekraftig transport i stor grad på kollektivtransporten.



FIGUR 12:
STORE NÆRINGSKJERNER
INNENFOR OSLOS KOMMUNES GRENSER
(KILDE: PLAN- OG BYGNINGSETATEN)



FIGUR 13:
STOR-OSLO ELLER OSLO TETTSTED DEFINERT AV SSB, ER
DET SAMMENHENGENDE BYOMRÅDET SOM STREKKER
SEG OVER FLERE KOMMUNER FRA RØYKEN I SØRVEST
TIL SKEDSMO I NORDØST OG SKI I SØR
(KILDE: SSB)

4.3 Flerkjernestruktur i Osloregionen

Monosentrisk region. Osloregionen er svært monosentrisk, dvs. at Oslo er helt dominerende innenfor bystrukturen i regionen. Oslo kommune har 1/3 av befolkningen i Osloregionen og ti ganger så mange innbyggere som de største av de andre bykommunene. Stor-Oslo har ca 70 % av arbeidsplassene i Osloregionen. Den store skalaforskjellen mellom Oslo og de andre byene og tettstedene i regionen har gjort at en har valgt å holde Oslo kommune utenfor den videre vurderingen av aktuelle kjerner og knutepunkt i Osloregionen.

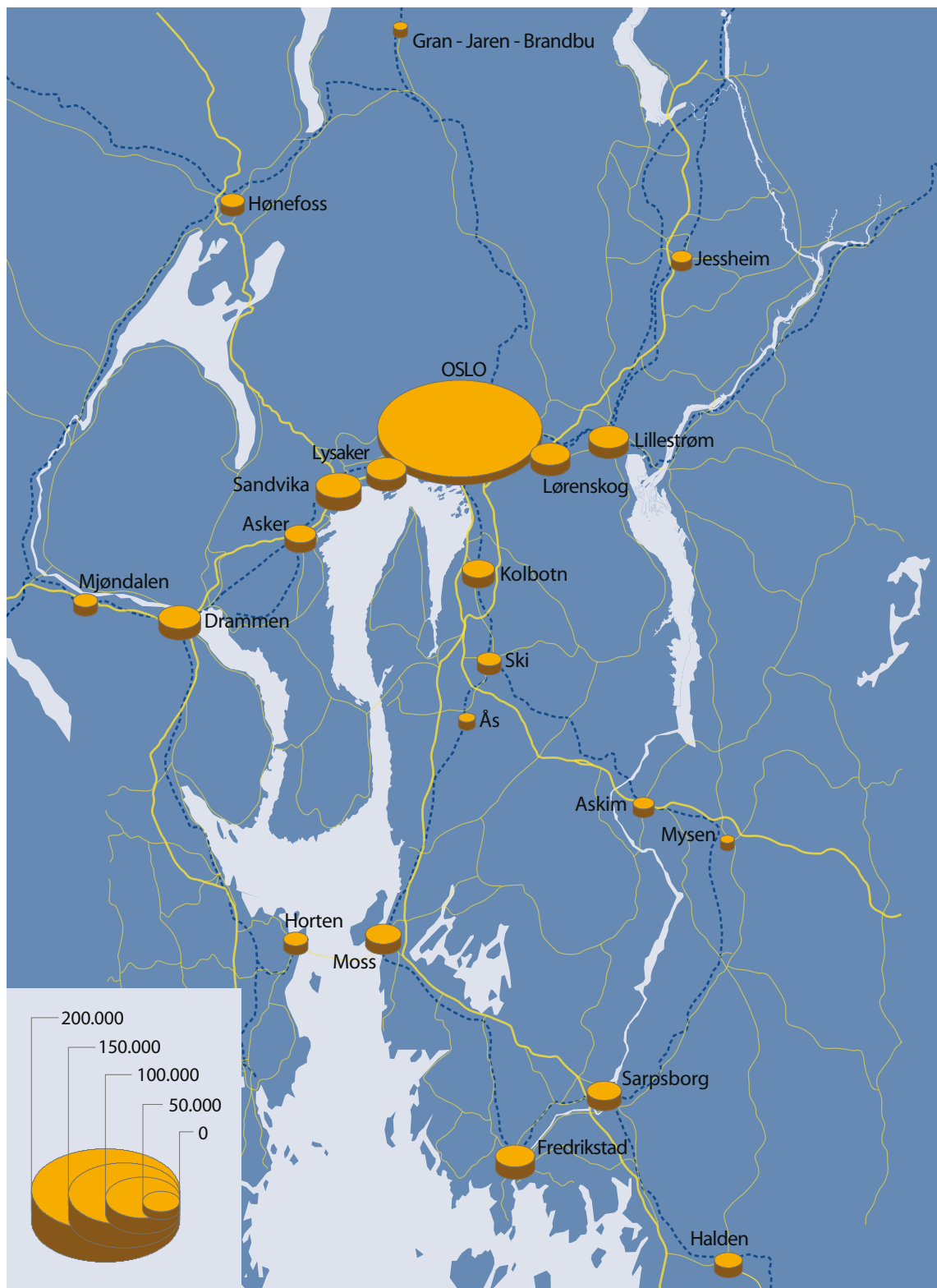
Oslo by. Innenfor Oslo kommunes grenser finnes knutepunkt med bolig- og arbeidsplasskonsentrasjoner utenfor Oslo sentrum og Indre by som hver for seg er større enn mange byer i Osloregionen (Skøyen, Blindern-Gaustad, Nydalen, Økern, Helsefyr-Bryn). Dette er deler av den store regionkjernen Oslo. Se kart figur 12.

Indre kjerner. Utenfor Oslo kommune og i Stor-Oslo (se figur 13) er det et antall bolig- og arbeidsplasskonsentrasjoner av størrelse og potensial på linje med de største byene i Osloregionen ellers. Sandvika og Asker i vest, Lillestrøm i øst og Kolbotn i sør ligger i en viss avstand fra Oslo, mens Lysaker/Fornebu og Lørenskog sentralområde ligger hhv på og like utenfor grensen til Oslo. Disse regnes som Indre kjerner.

I hht europeiske erfaringer må man forvente at den økonomiske veksten også i tiden framover vil bli sterkest i Stor-Oslo. De indre kjernene i Stor-Oslo vil derfor måtte spille en viktig rolle i Osloregionen dels for å avlaste Oslo for vekst som skaper problemer og dels bidra til å gjøre hele regionen mer konkurransedyktig.

Ytre kjerner. I Osloregionen utenfor Stor-Oslo er det også flere byer og større tettsteder som kan gi vesentlige bidrag til regionens konkurransekraft. Dette er byer og tettsteder som i kraft av sin størrelse i befolkning og arbeidsplasser, befolkningsmessig og næringsmessige potensial samt tilgjengelighet i store deler av Osloregionens arbeidsmarked, ikke bare er sentra i sine fylker og/eller delregioner, men som også har et verdiskapingsgrunnlag og potensial til å være et vesentlig bidrag

for Osloregionens framtid. Det dreier seg dels om byer som har vokst fram over lengre tid og dels om større tettsteder med et betydelig tilvekstpotensial, for eksempel Jessheim – Gardermoen. Slike byer og tettsteder skal kunne supplere Oslo når det gjelder lokalisering av virksomheter.



FIGUR 14:
KART SOM VISER DE VIKTIGSTE KJERNER OG KNUTEPUNKT I EN FLERKJERNET OSLOREGION. DIAMETRE I SIRKLENE ILLUSTRERER
SUM ANTALL BOSATTE OG ARBEIDSPASSER.

4.4 Et begrenset antall kjerner og knutepunkt

Hvorfor et begrenset antall? Lokalt arbeidsmarked og lokal kjøpekraft fra omlandet samt transportforbindelser er de viktigste elementer for utvikling kjerner og knutepunkt. Dersom flere steder skal vokse samtidig og de ligger for nær hverandre, er det en fare for at ingen av dem blir store nok. Tettstedene overskrider ikke den "kritiske størrelse" for å kunne bli tilstrekkelig attraktive i forhold til den sentrale regionkjernen. Derfor anbefales det å begrense antall kjerner og knutepunkt.

Et begrenset antall kjerner bundet sammen av raske og kapasitetssterke transportforbindelser kan gi en tydelig regional struktur som gir mulighet for at offentlig og private funksjoner i økende grad konsentreres til byer og/eller byer og tettsteder med utviklingspotensial. Et arealeffektivt og kollektivunderbyggende utbyggingsmønster fremmer både konkurransekraft og bærekraft. Det å samle naturinngrepene er også en viktig strategi for å sikre viktige natur-, friluft- og landbruksinteresser.

Aktuelle kjerner og knutepunkt. Ved prioritering av de mest aktuelle kjerner og knutepunkt, kan et hensiktsmessig utgangspunkt være at det ikke skal være mer enn ett i hver kommune, men minst ett i hver delregion.

I en egen "teknisk" arbeidsrapport (Desentralisert konsentrasjon: En analyse av kjerner og knutepunkt i Osloregionen) er det gjort en analyse i hovedsak basert på statistikk om aktuelle kjerner og knutepunkt i Osloregionen. Hensikten med analysen har vært å etablere et grunnlag for en kvalitativ drøfting av hva en eventuell flerkjernestruktur kan innbære konkret for

Osloregionen. Av denne analysen peker byer og tettsteder på etterfølgende liste seg ut som de mest aktuelle. Se også kart figur 14.

I Osloregionen ligger flere byer og tettsteder så nær hverandre at man kan snakke om byklynger eller "tvillinger". Det er nødvendigvis ikke steder som bør vokse sammen, men byer og tettsteder som i økende grad vil kunne fungere som samvirken-de sentra som supplerer hverandre. I listen under er det foretatt en foreløpig gruppering av flere byer og tettsteder i klynger eller som tvillinger.

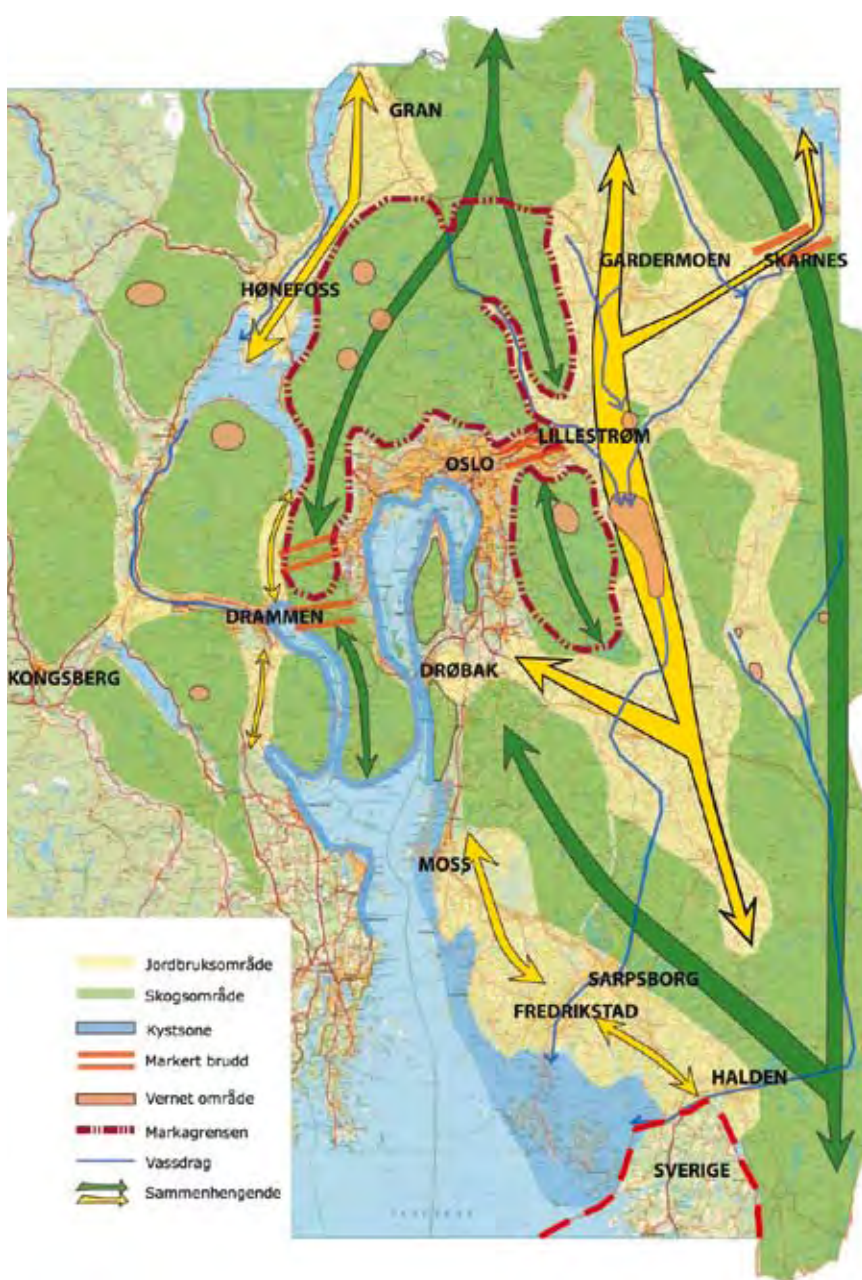
Kjerner og knutepunkt	Delregionen
1. Fredrikstad og Sarpsborg	Nedre Glomma
2. Drammen og Mjøndalen	Drammensregionen
3. Lillestrøm og Lørenskog	Nedre Romerike
4. Sandvika	Vestregionen
5. Lysaker-Fornebu	Vestregionen
6. Moss	Mosseregionen
7. Asker	Vestregionen
8. Ski og Ås	Follo
9. Kolbotn	Follo
10. Halden	Haldenregionen
11. Horten	Vestfold
12. Askim og Mysen	Indre Østfold
13. Hønefoss	Ringerike
14. Jessheim	Øvre Romerike
15. Gran-Jaren-Brandbu	Hadeland

4.5 Oppsummering

1. En balansert vekst i Osloregionen kan bestå både i en forstørrelse av Oslos dagpendlingsomland og en egenbasert vekst i byer og større tettsteder utenfor Oslo.
2. Flerkjernestruktur anses å skape forutsetninger for en bærekraftig utvikling med hensyn til økonomisk utvikling, sosiale forhold og miljø. Flerkjernestruktur anses å være bedre enn en kompakt storby på den ene side og en utspredd byregion på den annen.
3. Et begrenset antall kjerner bundet sammen av raske og kapasitetssterke transportforbindelser gir en tydelig regional struktur som gir mulighet for at offentlig og private funksjoner i økende grad konsentreres til eksisterende byer og/eller byer og tettsteder med utviklingspotensial.
4. Kjerner og knutepunkt bør ligge i en viss avstand fra hverandre for å skape et eget omland. I Osloregionen ligger enkelte byer og tettsteder så nær hverandre at man kan snakke om "tvillinger" eller "byklynger".
5. 15 byer, byklynger og tettsteder peker seg ut som de mest aktuelle i en flerkjernestruktur i Osloregionen.

5. Grønnstruktur

Overordnet grønnstruktur i Osloregionen er de store, sammenhengende skog- og jordbruksområdene som krysser kommune- og fylkesgrensene. Overordnet grønnstruktur er truet blant annet av fragmentering i randsonene, oppsplitting pga nærings- og tettstedsvekst langs hovedveger, hyttebygging i kystsonen og langs vassdrag samt barrierer som skapes av motorveg- og jernbanetraseer.



FIGUR 15:
OVERORDNET GRØNNSTRUKTUR I OSLOREGIONEN

5.1 Hva er overordnet grønnstruktur?

Grønnstrukturene skal i en regional sammenheng være overordnede og gå over både kommune- og fylkesgrenser. Grønnstruktur defineres som sammenhengende jordbruksområder, skogsområder som rommer viktige friluftsområder, LNF-områder og kystsonen. Vassdragene er også strukturer som krysser kommune- og fylkesgrenser og som skog- og jordbruksområder grenser inntil.

Hvorfor er det viktig å etablere og sikre en overordnet og sammenhengende grønnstruktur? Grønnstrukturen har en flerfunksjonell rolle som/for:

Landskapselement

- Skaper rammer omkring byer og tettsteder
- Utgjør et strukturerende og formdannende element
- Danner landskapsrom og silhuetter
- Identitetsskapende

Natur

- Store og sammenhengende vegetasjonsområder er avgjørende for et rikt biologisk mangfold
- Spredningskorridorer og trekkveier for vilt fordrer sammenhengende grønnstruktur
- Produksjons- og leveområder krever vegetasjonsareal av en viss størrelse og sammenheng

Jordbruk

- Sammenhengende jordbruksområder
- Sikre matforsyning

Friluftsliv

- Store og sammenhengende skogsområder kan betjene mange kommuner med et felles sti- og løypenett over store områder
- Store og sammenhengende områder muliggjør et variert friluftsliv

Lokalklima

- Det er en klar sammenheng mellom vegetasjonskledde områder og luftkvalitet da vegetasjon har en rensende effekt
- Vegetasjonskledde områder skjermer for vind og virker temperaturutjevner

5.2 Hovedtrekkene i grønnstrukturen i Osloregionen

Osloregionen består i dag av 56 kommuner hvorav 16 grenser til Oslofjorden med sine kvaliteter og utfordringer. Osloregionen er delt inn i delregioner.

Informasjon om regionale grønnstrukturer bygger på lokale planer og kart, samt samarbeide med representanter for regionene.

I tillegg er Naturbasen (DN) gjennomgått med tanke på verne- de områder, NIJOS kartlegging av landskapsregioner, Nasjonal registrering av verdifulle kulturlandskap i Norge og Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for planlegging i kyst- og sjøområder i Oslofjordregionen. Stortingsmelding nr. 21 (2004-2005) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand, legger også føringer for ivaretagelse av overordnet grønnstruktur.

Registrering og kartlegging av grønnstruktur er i det følgende presentert for de enkelte regionene, mens for utfordringer og forslag til retningslinjer sees Osloregionen under ett.

Overordnet grønnstruktur for Osloregionen

Overordnet grønnstruktur er vist i figur 13. I strukturen ligger vernede områder, små og spredte inngrepsfrie naturområder og nasjonalt verdifulle kulturlandskap.

- Store skogsområder som gjennomskjæres av daler med elveløp og dyrka mark.
- Store og sammenhengende skogsområder i øst mot Svensekgrensen og i vest mot Norefjell og Vikersfjell.
- "Oslomarka" omfatter et stort skogsområde fra Røyken i sørvest og Follo i sørøst som strekkes seg sammenhengende nordover mot Hadeland. Området er det mest benyttete friluftsområde i Osloregionen. Regjeringen har startet arbeidet med egen Markalov som forventes å foreligge i 2008. Loven skal ha bestemmelser om bl.a. grensefastsettelse, retningslinjer for arealbruk, ferdsel og annen virksomhet
- Kystsonen med øyene er et svært viktig friluftsområde.

Hadeland

- Nordmarka i sør strekker seg inn i Lunner og Jevnaker kommuner
- Hadeland Østås, forlengelse av Romerikssåsen mot Hurdal og Toten/Land (store skogområder)
- Sentralt jordbruksområde mellom Randsfjorden og Rv 4.
- Nasjonalt verdifullt kulturlandskap ved Tingelstadhøgda i Gran

Ringeriksregionen

- Krokskogen og Ringkollen (del av Oslomarka)
- Store skogsområder vestover mot Holleia og nordover mot Vikersfjell
- Jordbruksområde fra Tyrifjorden/Steinsletta og nordover til Jevnaker og Brandbu
- Nasjonalt verdifullt kulturlandskap på Røysehalvøya

Øvre og Nedre Romerike

- Romerikssåsen som starter ved Skedsmokorset og går nordover mot Gran på Hadeland (del av Oslomarka)
- I øst store sammenhengende skogsområder (Feiring, Mistberget, Eidsvoll Verk i nord, Røssåsen, Mangenfjellet, Vardefjellet og Blåkollen i sør)
- Dyrka mark i en sentral akse fra Oslo og nordøstover mot Eidsvoll og Vormsund
- Nasjonalt verdifullt kulturlandskap ved Ukustad-øya og Nedre Eik på Nannestad
- Vassdrag som munner ut i Øyern (Nitelva, Leira og Glomma)

Drammensregionen

- Aksene fra Hurumlandet via Asker og Nordmarka og nordover til Hadeland. Lierskogen er et viktig skille mot Stor-Oslo. Aksene er en del av Oslomarka
- Finnemarka, Drammen sør og skogsområder mot Kongsberg i vest
- Jordbruksområdet i Lierdalen som et viktig skille mellom Asker og Drammensregionen. Større jordbruksområder ved Galleberg-Sande og Mjøndalen-Hokksund
- Drammensvassdraget

Osloområdet (Oslo, Bærum, Asker)

- Oslomarka
- Nasjonalt verdifullt kulturlandskap i Maridalen og Blankvannsområdet i Oslo
- Kystsonen med øyene. Nasjonalt verdifullt kulturlandskap på Borøya og NV del av Østøya i Bærum

Folloregionen

- Nesodden, Svartskog og skogsområdet langs kysten sør for Drøbak mot Son
- Østmarka (del av Oslomarka)
- Sentrale jordbruksområder fra Ås og vestover mot Drøbak og fra Ski og sørover forbi Krokstad
- Nasjonalt verdifullt kulturlandskap på Fron hovedgård i Frogn

Østfold

(Mosseregionen, Nedre Glomma Halden og Indre Østfold)

- Fjellaområdet, store sammenhengende skogsområde mot svenskegrensen (svært viktig friluftsområde)
- Leirjordsbygdene langs kysten fra Moss til Halden og inne i landet fra Rakkestad i sør mot Lillestrøm i nord
- Østfoldraet som er en sandrik og oppdyrket morenerygg i landskapet som strekker seg fra Moss til Halden
- Nasjonalt verdifullt kulturlandskap ved Vestre Rygge og Sletterøyene i Rygge og Råde og på Hvalerøyene
- Vassdragene med Glomma, Vannsjø og Haldenvassdraget og store sjøer i Fjellaområdet

E6 og Rv118 fra Moss og sørover mot svenskegrensen samt E18 østover fra Vinterbro, kan gi utbyggingspress på jordbruksarealene og kulturlandskapet.

- Nedbygging og privatisering av strandsonen langs Oslofjorden, større vassdrag og sjøer. Bolig- og fritidsbebyggelse er et problem i mange områder.

Fragmentering:

- Fragmentering av randsonen til Oslomarka og andre store skogsområder på grunn av bolig- og hyttebebyggelse.
- Fragmentering av sammenhengende jordbruksområder, for eksempel søndre del av Lierdalen langs E18.

5.3 Utfordringer i hele regionen

Oppdeling:

- Bybånd kan utvikle seg og bryte sammenhenger i jordbrukslandskapet.
- Veier og baner som barrierer for mennesker og dyr. Utvidelse av riksveinettet fra to til fire felt og nye vei- og bane traseer vil fragmentere og beslaglegge jordbruksområder og skogsområder.
- Næringsutvikling, tettstedsvekst og infrastruktur i jordbrukskorridoren fra Oslo og nordøstover mot Eidsvoll i forbindelse med Gardermoen og næringskorridoren langs E6.
- Markante brudd på overordnet grønnstruktur skjer i akse mellom Oslo og Lillestrøm der et sammenhengende skogsbelte strekker seg fra Askim og Mysen og nordover til Gran på Hadeland. Det er også markante brudd i akse som går fra Hurumlandet via Asker og Nordmarka og nordover til Hadeland. Bruddene ved Spikkestad-Røyken og Dikemark-Asker kan bli forsterket ved at tettstedene vokser og veisystemet bygges ut.

Gjenbygging:

- Byer og tettsteder kan vokse inn i jord- og skogbruksområder for eksempel Kolbotn og Oppegård som vokser inn i skogsområder, og Ski, Ås og Vestby som vokser inn i jordbruksområder. Konflikten med landbruksarealene rundt tettstedene vil kunne øke, og det må bygges tettere både innefor eksisterende tettstedsgrenser og ved utvidelse. Men for å bygge tett må det sørges for god kvalitet i bymiljøet og skjerming mot biltrafikken.
- Næringsvekst, by- og tettstedsutvikling langs hovedveinettet, for eksempel langs E6 mot Gardermoen og langs





5.4 Aktuelle tiltak for overordnet grønnstruktur

Overordnet. Rikspolitiske retningslinjer/fylkesplaner/kommuneplaner

- Sikre overordnede grønnstrukturer i fylkes-, kommunedelplaner og interkommunale planer gjennom økt kunnskap og bevist planlegging og arealpolitikk.
- Dyrka og dyrkbar jord er grunnleggende i matforsynings-sammenheng. Omdisponering av de meste verdifulle jordressursene bør unngås. Verdifull kulturmark som gror igjen bør skjøttes.
- Etablere en helhetlig arealpolitikk for vassdragsbeltene og sikre en plan- og dispensasjonspraksis som ivaretar nasjonale og regionale interesser. Inngrep og nedbygging av kantsoner langs vassdrag bør unngås.

Statlig/Fylkeskommunal samferdsel

- Unngå at nye vei- og banetraseer fragmenterer overordnede grønnstrukturer. Sikre gode kryssingsmuligheter der overordnet grønnstruktur krysses med tunnelstrekninger som også kan tjene som viltkryssinger.

Kommunal utbygging

Kommuneplaner/kommunedelplaner/reguleringsplaner

- Styre by- og tettstedsvekst til områder som ligger utenfor de sammenhengende grønnstrukturene slik at de ikke fragmenteres.
- Ny utbygging bør lokaliseres til områder som allerede er utbygget, som fortetting eller som utvidelse av områdene
- Utbygging bør skje konsentrert i de prioriterte områdene (samle inngrep).
- For fritidsbebyggelse bør kommunene legge vekt på at utbygging ikke skjer i viktige friluftsområder, bymarker, regionale grøntdrag, kultur- og naturlandskap. Arealbruk der vei- og hyttebygging gradvis reduserer og stykker opp skogsområder, bør unngås.
- Håndheve streng praksis ved behandling av plansaker og dispensasjoner i 100-metersbeltet i kystsonen for å forhindre nedbygging og privatisering, og for å sikre god tilgjengelighet for allmennheten.
- Dersom det åpnes for utbygging i overordnet grønnstruktur, skal konsekvensene for landskap, natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landbruk og lokalklima utredes.

Fylkeskommunalt og kommunalt

vern av grøntområder. Fylkesplaner/ kommuneplaner

- Sikre god adgang til omkringliggende naturområder gjennom en sammenhengende grønnstruktur.
- Nye grønnstrukturer som etableres for å sikre sammenhenger bør minst være minst 50 meter brede.
- Unngå driftsmåter innen skogbruket som bidrar til fragmentering av sammenhengende skog og leveområder for truede og sjeldne arter.

5.5 Oppsummering

1. Grønnstrukturen i Osloregionen har en flerfunksjonell rolle blant annet som landskapsrom, som områder for biologisk mangfold og som trekkveier for vilt, som jordbruksområder for å sikre matforsyningen og som vegetasjonsområder som bidrar positivt til lokalklimaet.
2. Osloregionens sammenhengende grønnstruktur bør styrkes og sikres mot oppdeling, gjenbygging og fragmentering. Grønnstrukturen kan også brukes aktivt som virkemiddel for å sikre en arealeffektiv byutvikling og bidra til å danne skiller mellom nabobyer/tettsteder.
3. Det er sammenhengende grøntbelter fra hhv Indre Østfold via Nedre Romerike til Hadeland, fra Indre Østfold og vestover til Ski/Ås, og fra Hurumlandet via Asker til Hadeland samt andre sammenhengende grøntbelter som bør opprettholdes.

6. Transportsystemet

En konkurransekraftig Osloregion er avhengig av et helhetlig og moderne transportsystem. Modernisering og utbygging av jernbanen er viktigst fordi toget er en miljøvennlig transportform og fordi det er det transportmiddel som har mulighet til å redusere reisetiden mest i Osloregionen og på Østlandet. Osloregionen med Oslo i sentrum er "navet" i det nasjonale transportnett. Osloregionen er også landets hovedport til utlandet. Gode transportårer gjennom Osloregionen og til utlandet er derfor til beste for næringslivets transporter fra hele landet.



6.1 Transport og regional utvikling

Regionforstørring og samvirke mellom delregioner er viktig for å stimulere økonomisk aktivitet i Osloregionen og gjøre den attraktiv for både personer og bedrifter. Jo bedre og raskere kommunikasjonene blir, jo større og mer integrert blir Osloregionen. Modernisering og utbygging av jernbanen er viktigst for regionforstørring og regioner i samvirke dels fordi toget er en miljøvennlig transportform og dels fordi det er det transportmiddel som har mulighet til å redusere reisetiden mest i Osloregionen og på Østlandet. Også et godt vegsystem bidrar til større arbeidsmarkedsregioner.

"Navet". Oslo og Osloregionen er "navet" i det nasjonale transportnett bestående av stamveger, jernbanelinjer og flyruter. Osloregionen er også landets hovedport til utlandet for alle typer transportmidler. Her møtes fire nasjonale transportkorridorer med landets viktigste jernbanelinjer og sju stamvegruter, og her ligger landets hovedflyplass lokalisert – Nordens nest største i passasjertall. Gode transportårer gjennom Osloregionen og til utlandet er derfor til beste for næringslivets transporter fra hele landet. Figur 16 viser togfrekvenser og figur 18 viser vegtrafikkvolumer som illustrasjon på "navet".

Oslopakke 3. Stor-Oslo er tyngdepunktet i Osloregionen. Gjennom en ny satsing på samferdselstiltak og arealplanlegging i Oslopakke 3, skal det gjennomføres en rekke vegprosjekter, miljøtunneler, nye baneløsninger, kollektivfelt, innfartsparkering og trafikk sikring i alle deler av Oslo og Akershus. En viktig del av denne tiltakspakken vil være en betydelig overføring av driftsmidler til kollektivtrafikken. Investeringsprosjektene vil skje i takt med at midler fra bompengene kommer inn. Selv om Oslopakke 3 er begrenset til Oslo og Akershus, vil et velfungerende transportsystem i Stor-Oslo være viktig for hele Osloregionen. Jo bedre "navet" fungerer, jo bedre blir ikke bare integrasjonen innenfor selve hovedstadsområdet, men også integrasjon med omlandet. Også integrasjonen mellom andre delregioner som krever reiser gjennom Oslo blir bedre.

6.2 Jernbanen

Opptrapping. I perioden 2000 – 2006 har man bygget ferdig nytt dobbeltspor Asker – Sandvika på Drammenbanen inklusiv ombygging av begge disse stasjonene. Videre har man påbegynt ombyggingen av Lysaker stasjon og utbyggingen av nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Lysaker. Det nye dobbeltsporet er planlagt ferdig i 2011, og forventet effekt på kjøretid og økte frekvenser vil komme fra 2012. Utbyggingen av Drammenbanen er kostnadskreven, slik at det ikke har vært rom for andre større anlegg. Totalt er det investert ca 7 mrd i jernbanens infrastruktur på Østlandet i perioden 2000 – 2006. På grunn av at de store utbyggingsprosjektene ennå ikke er ferdig, har dette bare gitt små forbedringer i rutetilbudet.

Statsbudsjettet for 2007 betyr et løft for jernbaneutbyggingen, men fortsatt er framdriften i utbyggingen for langsom. Alle større vegutbygginger på Østlandet gjennomføres i dag ved hjelp av bompengefinansiering. Gjennom tilførte midler og opplåning har man fått til en rasjonell prosjektgjennomføring, noe som har redusert utbyggingskostnadene og framskyndet de samfunnsmessige nyttegevinstene.

Man har så langt ikke greid å få til tilsvarende grep ved store utbygginger på jernbanen. Nytt dobbeltspor Asker – Lysaker kunne vært redusert med 0,5 mrd. kroner ved utbygging over 5 år, mot forventet utbygging over 10-12 år. I tillegg ville raskere utbygging økt den samfunnsmessige nyttegevinst med ca 1,1 mrd kroner. Uten en betydelig økning i investeringsmidlene for en 5 års periode, eller at det blir tatt grep for å få til mer rasjonell prosjektgjennomføring, vil man ved andre større utbygginger på Østlandet komme i tilsvarende situasjon som ved utbyggingen Asker – Lysaker.

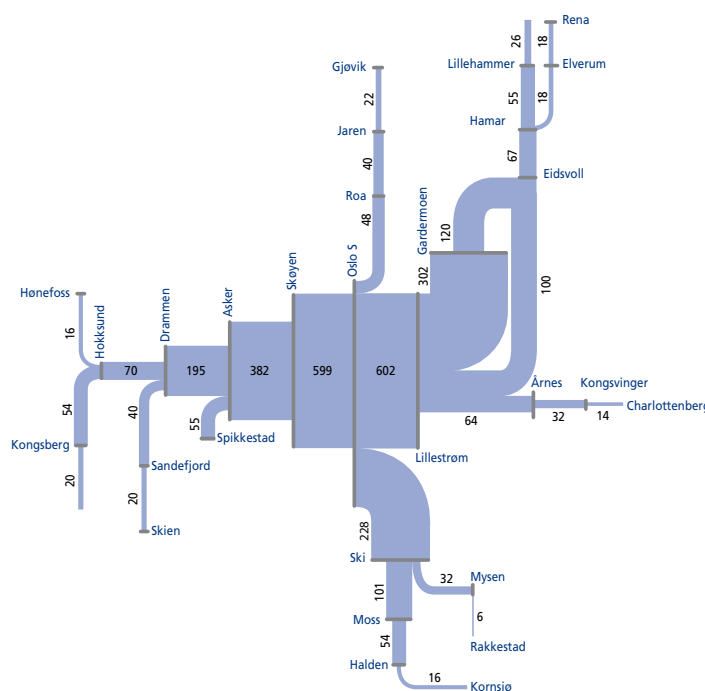
Stamnettutredningen. Jernbaneverkets langtidsplan har fastsatt mål for reisetider og avgangsfrekvenser mellom byer på Østlandet i 2040. Dette er langsiktige mål som Osloregionen bør støtte. Målene er basert på full utbygging av dobbeltspor på IC-nettet. Til nå har utbyggingen i hovedsak skjedd innenfra og utover.

På samme måte som Østlandssamarbeidet har gjort, kan man reise spørsmålet om det bør kreves en vesentlig bedring i forhold til i dag av reisetider og frekvenser på mellomlang sikt og lenge før 2040, for eksempel innen 2015-2020. Dette kan gjøres ved at Jernbaneverket i en mellomperiode sørger for en strategisk plassering av utbyggingsetappene for dobbeltspor og kryssningsspor som ledd i den langsiktige utbyggingen av

dobbeltspor hele veien. Skal man imidlertid få full nytte på mellomlang sikt, må utbyggingen koordineres med ruteplan for togene. Utbygging ut fra en bestemt ruteplan gir kortere kjøretider og muligheter for høyere frekvens, men binder selvfølgelig ruteordningen inntil man får bygget ut kontinuerlige dobbeltspor. Hva som kan oppnås er skjematisk illustrert i figur 19 som en "krymping av Østlandet".

Uansett valg av utbyggingsstrategi er nytt dobbeltspor Oslo – Ski viktig å få realisert. Dette vil gi den nødvendige kapasitetsøkning på innestrekningen av Østfoldbanen i tillegg til reduserte kjøretider til Oslo fra Ski og sørover og østover.

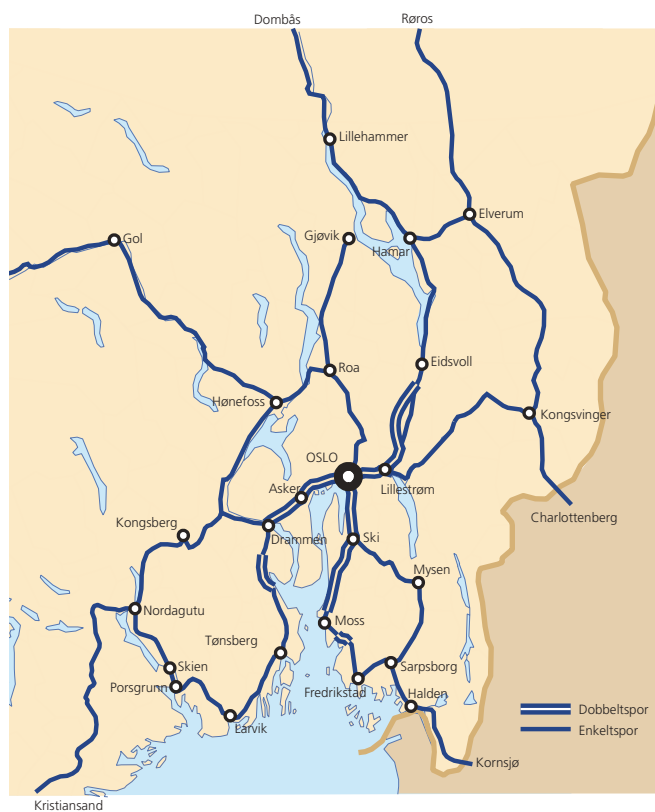
Stamnettutredningen forslår dobbeltsporparseller på strekningene Drammen-Kongsberg, Lillestrøm-Årnes og Grefsen-Nittedal, og slike prosjekter bør støttes av Osloregionen. På kort sikt må reisetid, frekvens og punktlighet på eksisterende jernbanelinjer forbedres.



FIGUR 16:
ILLUSTRASJON AV "NAVET": ANTALL TOG PR DØGN,
SUM BEGGE RETNINGER PÅ JERNBANENETTET PÅ ØSTLANDET
(KILDE: JBV)

Ut fra det som her er sagt, kan mål for reisetid med direktetog i 2020 fra Oslo til Hamar være 1:10, til Gjøvik 1:40, til Halden 1:30 til Mysen :50, og til Larvik 1:35. Mål for reisetider fra Oslo til Göteborg og Stockholm i 2020 bør kunne være hhv 3:30 og 4:00. På lengre sikt med en høyhastighetsbane kan mål for reisetiden til Göteborg være 2:00.

Høyhastighetsbaner. Når det gjelder de pågående høyhastighetsutredningene, er hovedhensikten med disse å se på mulighetene for å erstatte eller redusere flytrafikken. Høyhastighetsbaner (hastighet ca 300 km/t) vil ha svært få stopp og bare unntaksvis kunne kjøre "innom" bysentra i Osloregionen. Osloregionen bør være positiv til tanken om høyhastighetsbaner som fortsetter der de nye dobbeltsporstrekningene (som er dimensjonert for 200 km/t) slutter, når disse er ferdig utbygget. Dermed unngår man kostbar utbygging av flere parallelle sporsystemer inn mot Oslo. For øvrig må utbygging av høyhastighetsbaner budsjettmessig ikke komme til foretrekks for modernisering av det ordinære jernbanenettet i Osloregionen.

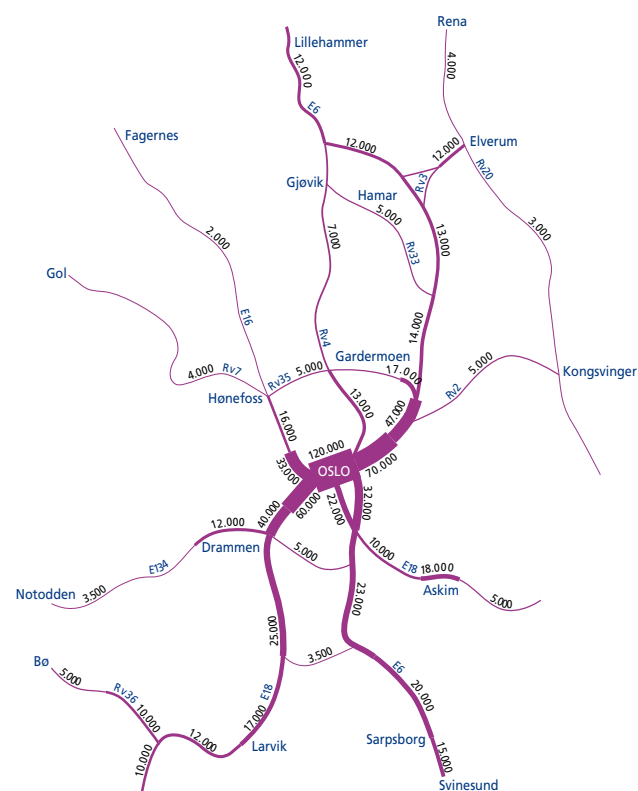


FIGUR 17:
DAGENS JERNBANENETT PÅ ØSTLANDET
(KILDE: ØSTLANDSSAMARBEIDET)

6.3 Vegnett

Dagens stamveger. De største stamvegene i Osloregionen er E6 nord (mot Hamar), E6 sør (mot Göteborg), E18 sørvest (mot Kristiansand) og E18 øst (mot Stockholm). I tillegg er også stamvegene Rv7 og E16 (mot Bergen), E134 (mot Kongsberg), Rv4 (mot Gjøvik) og Rv2 (mot Kongsvinger) viktige transportårer i Osloregionen. De sentrale delene av E18 i vest og E6 i nordøst har en gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) på mellom 75.000 og 100.000 kjøretøyer. De andre har en ÅDT på 10 – 20.000 kjøretøyer.

Stamvegutredningen. Statens vegvesen inviterer i stamvegutredningen (2040 som horisontår) til synspunkter på tre "rendyrkede" strategier for en utbygging av stamvegnettet. Av disse synes strategi 2 - "Utbedring av høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer først" - å være den av de tre som passer best for Osloregionen. Strategi 2 vil kunne innebære prioritering av de radielle stamvegene i Osloregionen, men den bør suppleres med prioritering av mindre trafikkbelastede tverrforbindelser utenom Oslo som kan bidra til utvikling



FIGUR 18:
ILLUSTRASJON AV "NAVET":
ÅRSDØGNTRAFIKK PÅ DE VIKTIGSTE VEGENE PÅ ØSTLANDET 2005
(KILDE: VEGTRAFIKKTELLINGER)

av en flerkjernestruktur og som i tillegg kan binde de radielle stamvegene sammen og på lengre sikt være med å danne en "Ytre ring" rundt Oslo.

Firefeltsstrategien. I stamvegutredning står firefeltsstrategien sentralt. På lang sikt vil følgende strekninger få fire felt i tillegg til de som i dag allerede har det:

- E6 Moss - Svinesund
- E6 Gardermoen – Lillehammer
- E18 Vinterbru – Mysen/Ramstad
- E134 Drammen - Kongsberg
- E16 Sandvika - Hønefoss
- Rv2 Kløfta - Kongsvinger
- Rv4 Oslo – Jaren

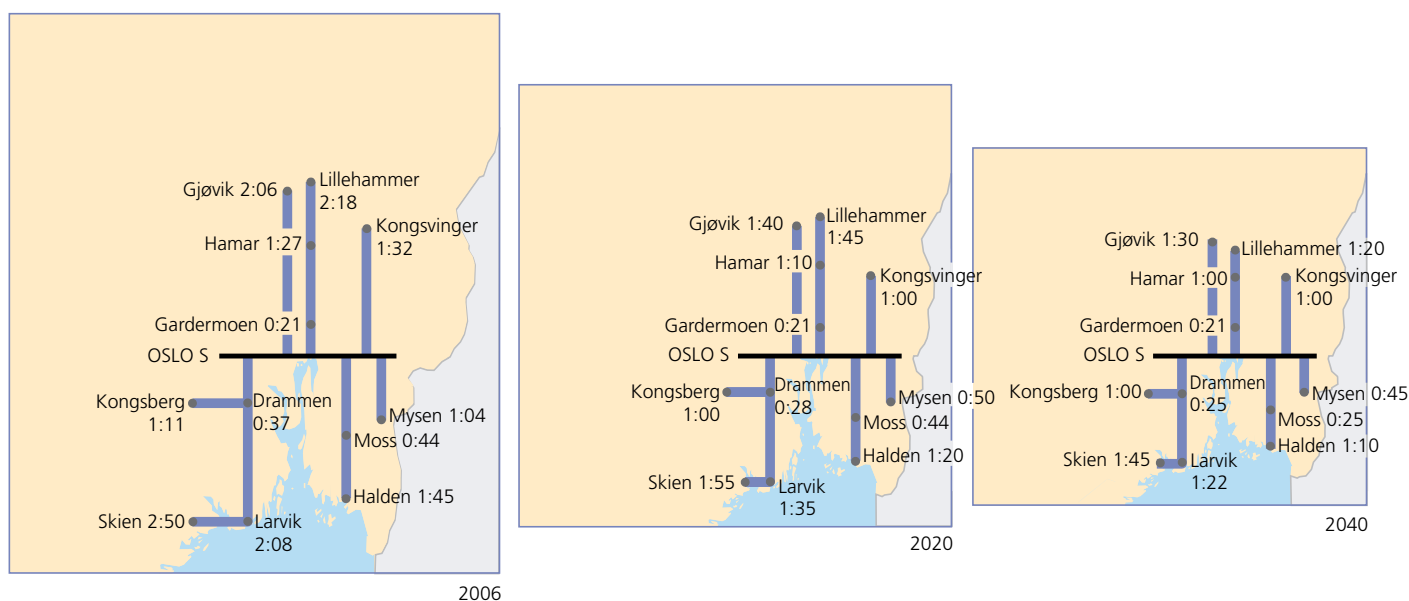
E6 i sammenhengende fire felt Oslo-Svinesund vil stå ferdig i 2009. E18 i fire felt gjennom Østfold til øst for Mysen og videre i 2-3 felt til riksgrensen, kan stå ferdig i 2015 med forsering innenfor Østfoldpakka. Bare strekningen Vinterbro-Østfold grense vil da mangle for å få sammenhengende fire felts veg fra øst for Mysen til Oslo. Strekningen har imidlertid ikke høyeste prioritet i NTP eller Oslopakke 3. Dette er en strekning som kan framheves av Osloregionen, blant annet for å sikre sammenhengende god framkommelighet for busstrafikk og næringstrafikk på E18 fra Stockholm via Karlstad og Ørje ("Tilvekstkorridoren").

Rv2 fra Kløfta til Hedmark grense vil stå ferdig som smal fire felts veg innen 2015. E16 Sandvika – Bjørum kan stå ferdig i fire felt til 2015 (inklusive midler fra O3) og videreføring forbi Sollihøgda til Skaret kan stå ferdig til 2020 (under forutsetning av bompengefinansiering).

Tverrgående forbindelser. Her er det særlig forbindelser sør og nord for Oslo som er viktige. Strekningen Hønefoss-Gardermoen på Rv35 er viktig å få fullført. Det samme gjelder for Rv23 gjennom Oslofjordtunnelen som trenger å bli fullført fram til E18 på vestsiden av Oslofjorden (Drammen og Asker). Dette er stamvegstrekkninger som kan framheves av Osloregionen.

Av andre tverrgående forbindelser kan oppgradering av riksvegstrekkningene på begge sider av fergeforbindelsen Moss-Horten til stamveg også være viktig å framheve. På lengre sikt kan fullføring av Rv35 Hokksund – Hønefoss prioriteres sammen med Rv111/22 og Rv120 som tverrforbindelse øst for Oslo. Dette vil på lang sikt kunne gi en "Ytre ring" rundt Oslo.

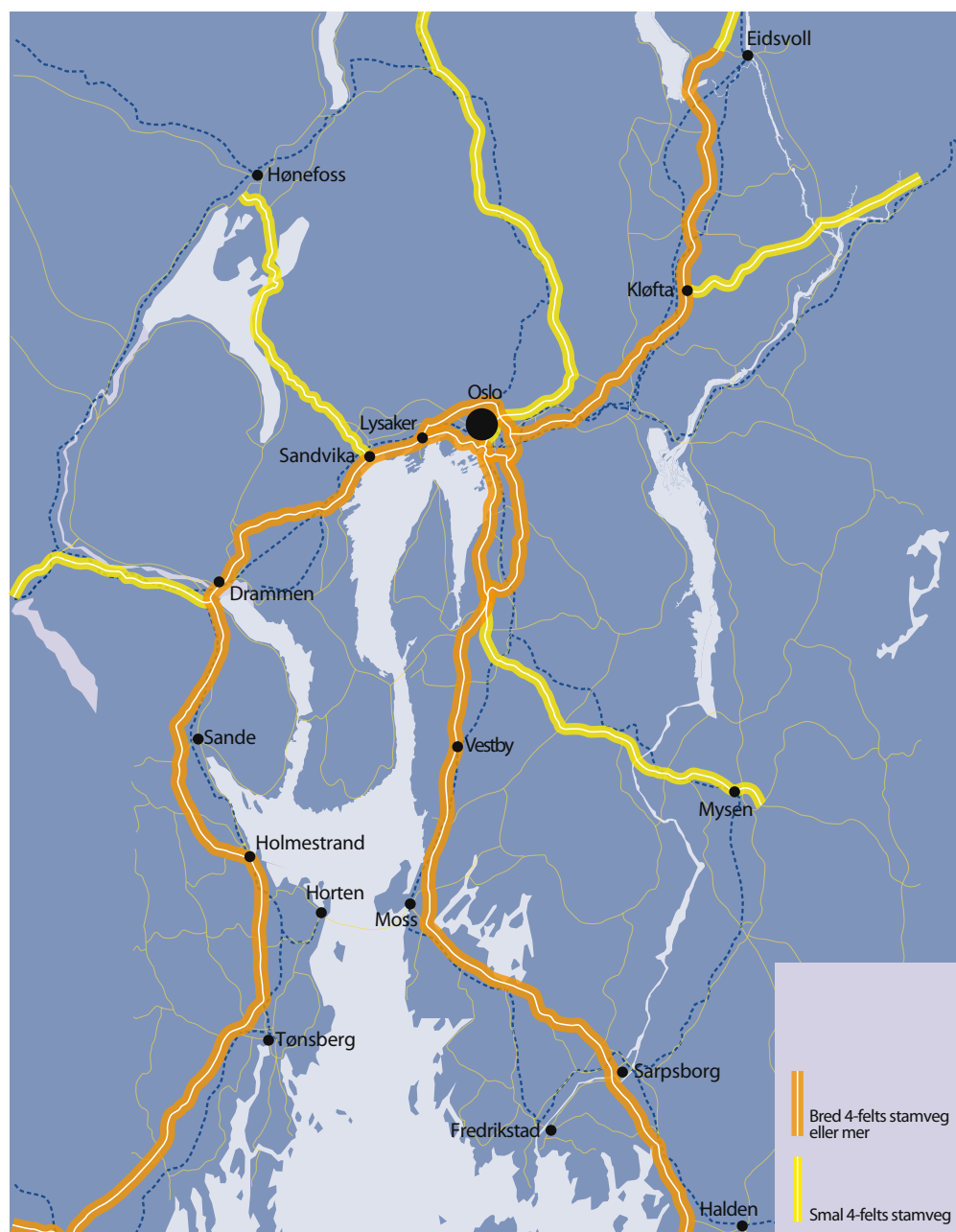
Kollektivtrafikk på veg. Trafikkveksten i sørkorridoren fram til 2025 er på ca + 30% mens mottakskapasiteten i Oslos gatenett ikke er større enn +15 %. Derfor er overføring til tog og buss svært viktig. Ved videre utbygging på E6 etter (2009) og E18 innenfor Vinterbro bør derfor Osloregionen støtte



FIGUR 19:
"KRYMPING" AV ØSTLANDET. LENGDEN PÅ STREKNINGENE SOM UTTRYKK FOR REISETID FRA OSLO I 2020 (ØS) OG 2040 (JBV)
(KILDE: ØSTLANDSSAMARBEIDET)

forslagene om at kollektivtelt prioriteres slik at ekspressbusser og regionale busser kan ta en betydelig andel av trafikkveksten bl.a. ved å sikres køfri framkommelighet fram til Oslo sentrum. Dette bør også være sentralt i Oslopakke 3.

Utbygging av E18 Asker-Oslo sentrum står sentralt i Oslopakke 3. Også her bør Osloregionen støtte sikring av køfri framkommelighet for bussene fram til Oslo sentrum.



FIGUR 20:
FIREFELTSSTRATEGIEN. SITUASJON 2040
(KILDE: STATENS VEGVESEN,
STAMVEGUTREDNINGEN 2006)

6.4 Godstransport

Det er befolkningskonsentrasjonene som tiltrekker seg mest gods. Godsgenerering er delvis sammenfallende med befolkningskonsentrasjoner og delvis med der det er naturressurser som utvinnes. Tømmer, jordbruksproduksjon og industriproduksjon genererer mest gods.

Import og eksport. Norge har en åpen økonomi med betydelig eksport og import. Internasjonalt sett er strukturen i norske varestrømmer slik at konsumvarer importeres, mens råvarer og halvfabrikata (som skal inn i en videre produksjonsprosess) eksporteres. Importvarer fraktes dermed i stor grad til befolkningsrike områder av landet der Osloregionen står i fremste rekke. Eksportvarene fraktes ut av områder som har mye vareproduserende virksomhet. Sammen med Vestland fylkene er Oslo og Grenland størst i vareproduserende næringer.

Fra utlandet mottar Osloregionen omtrent like mye gods sjøverts som landverts, hovedsakelig på veg over Svinesund (E6) og Ørje (E18).

Innenlands. Når det gjelder innenlandsk transport skjer veksten på veg og sjø, mens jernbanen ligger på uendret nivå. Godsvolumene som transporteres på veg har økt med ca 25 %

siden begynnelsen på 1990-tallet. Det er de lengste turene som har størst volumøkning, men det er likevel korte turer som står for det meste av godset.

Av viktige trender som bør nevnes, er sentralisering av lagerfunksjoner og krav om just-in-time. Det er ikke bare tale om sentrallager for Norge, men sentrallager for Norden eller for Europa for enkelte vareslag. Sammen med krav om just-in-time påvirker dette transportomfanget. Leveransehyppigheten øker, sendingsstørrelsene går ned og sendingsfrekvensen går opp. Dette favoriserer vegtransporten. Transportarbeidet øker og bidrar til økt vegtrafikk.

Jernbanen er konkurransedyktig i forhold til veg på avstander over 2-300 km. På hovedstrekninger mellom de største byene i Norge har jernbanen markedsandeler på opp mot 30 %.

Jernbaneterminalen på Alnabru fungerer som et nav i gods-transporten på jernbane i Norge. Omlasting til jernbane av all gods til andre deler av Norge skjer ved Alnabruterminalen bl.a. fordi terminalen er samlokalisert med omlastings- og samlastingsfunksjoner. Terminalen må effektiviseres bl.a. som et viktig tiltak for å få mest mulig gods over på jernbane.





6.5 Havner

Oslo havn. Størstedelen av containerne og nesten 50 % av øvrig gods over havnene i Oslofjorden skal til/fra virksomhet i Oslo. I tillegg foregår en stor del av omlasting til resten av landet i Oslo. Det er derfor viktig at Oslo effektiviserer sine havnefunksjoner for å kunne ta imot mest mulig av dette sjøveien. Oslo havn er under flytting til Sjursøya/Kongshavn. Denne havneutviklingen gjør det mulig å fristille de sentrale havneområdene rundt Bjørvika, Tjuvholmen og Filipstad til byutvikling. Det legges opp til utbygging av fasiliteter for kranbasert containerhåndtering og arealeffektivisering i Sydhavna i Oslo.

Andre havner. 50 % av gods, utenom containere, fordeler seg på de fem andre havnene i Oslofjorden hvorav Grenland og Larvik er størst, fulgt av Borg og Moss og Drammen som minst. Det er en økende grad av containerisering av godset. Nasjonal transportplan 2006 – 2015 uttrykker at Sydhavna i Oslo skal være containerhavn inntil regionale løsninger foreligger.

Borg havn har god arealmessig kapasitet, men krever bedre vegforbindelse til E6 enn man har i dag. Moss havn har den fordel at den ligger nær Oslo, men havna ligger inneklemt i bebyggelsen i Moss og har derfor liten arealmessig kapasitet. Halden havn er stor i tømmertransport, men har behov for bedre farled i Iddefjorden. Drammen ligger også nær Oslo og har arealmessig kapasitet til å ta over for containere til Indre Oslofjord.

Arealmessig har havnene i Oslofjorden i sum god kapasitet til å ta veksten som kommer (som tross alt ikke så veldig sterk pga konkurransen fra vegtransporten). Det er imidlertid en betydelig utfordring å få til en fordeling av godset tilpasset havnekapasitet, endelig start- og endepunkt og minst mulig miljøbelastning på vegnettet fra nødvendig vegtransport mellom havn og start-/endepunkt.

Oslo havn vil i framtiden også uten Sjursøya bestå som containerhavn og som havn for ro/ro-gods på ferger. Av øvrige havner i Oslofjordområdet er det antakelig bare Drammen havn som har mulighet til i betydelig grad å avlaste Oslo som containerhavn (lo/lo). Spørsmålet er om brukerne vil se seg tjent med Drammen eller om mesteparten av godset i framtiden i stedet vil gå over Göteborg havn og med bil mellom Oslo og Göteborg.

6.6 Flyplasser

Osloregionen kan i 2008 konstatere en økningen fra to til tre internasjonale flyplasser på Østlandet. Gardermoen er eiet av Avinor og Torp og Rygge av andre. Om Torp pr i dag ligger utenfor regionen utgjør den en viktig faktor i det samlede transporttilbudet for store deler av regionen, og den bør betraktes i sammenheng med dette.

Tilstrekkelig flyplasskapasitet (inklusive reservearealer til utvidelse) og gode tilbringerforhold til disse flyplassene fra hele Østlandet er viktig for utviklingen av en konkurransedyktig region.

Dette innebærer at det i overskuelig fremtid vil være tilstrekkelig med én rullebane på Torp og én på Rygge, mens det må reserveres areal for en tredje rullebane på Gardermoen, jfr Avinors sektorplan frem til 2040. Ifølge Avinor er dette avgjørende for at ikke kapasiteten skal bli begrensende og inntektsgrunnlaget for et selvfinansiert flyplassnett i Norge svikte. Tilsvarende bør det for alle tre flyplassene reserveres areal for terminalutvikling innefor gitte begrensninger. Pr i dag er disse begrensningene størst på Rygge.

Gjennom koordinert arealplanlegging må flyplassene sikres mot innbygging, bl.a. gjennom å holde inn- og utflygingskorridorer fri for støyfølsom virksomhet og bebyggelse.

Gardermoen har miljøvennlig tilbringertransport med jernbane. For Torp bør det på sikt vurderes jernbanetilknytning. For øvrig bør det legges til rette for å minimalisere privatbilbruk, bl.a. ved å tilrettelegge for buss, både direkte fra de mest aktuelle byer og tettsteder, men også som shuttlebuss fra jernbanestasjon.

6.7 Interregional og regional kollektivtrafikk

Kollektivtrafikken vil måtte spille en sentral rolle som et viktig bidrag til en mer bærekraftig transportutvikling. Med høye energipriser og økt vekt på å redusere klimagassutslippene, vil et godt kollektivsystem få en stadig viktigere rolle både miljømessig og i beredskapssammenheng når det kan bli vanskeligere med individuell biltransport. Erfaringer fra andre land tilsier at det er betydelige gevinster å hente ved å samordne kollektivtilbudet som dekker den funksjonelle storbyregionen.

Nasjonal transportplan har primært fokus på investeringer i infrastruktur. Dette er viktig for å få til et godt samferdselstilbud, men samtidig er det avgjørende at utbygging av infrastruktur og driften av kollektivtrafikken blir sett i sammenheng. For jernbane betyr det blant annet at det må finnes nok togmateriell og at materiell og infrastruktur må være tilpasset hverandre slik at tilbudet til enhver tid kan bli best mulig.

I Oslo er T-banen ryggraden i kollektivtransportsystemet. Utenom Oslo må jernbanen spille denne rollen sammen med ekspressbusser og andre langrutebusser. Uten en effektiv kollektivtransport vil trafikkveksten komme på vegene, med den følge at det blir redusert framkommelighet for næringslivet, flere trafikkulykker og økte miljøulempen.

Østlandssamarbeidet har laget en strategisk kollektivplan for interregional og regional kollektivtransport på Østlandet der hovedpoengene er:

- Kollektivtransporten må tillegges større vekt
- Jernbanen må være ryggraden i kollektivtrafikken på Østlandet
- Ekspressbussene utgjør et viktig supplement
- Det er gevinster å hente ved bedre organisering
- Bedre og mer forutsigbar finansiering er nødvendig
- Felles innsats for universell utforming

Ekspressbussene er et nødvendig supplement til jernbanen for å ha et attraktivt regionalt kollektivtilbud. For områder uten jernbanetilbud utgjør ekspressbussene et selvstendig og nødvendig tilbud som alternativ til privatbil. Hovedutfordringen er å få til en god løsning for bussterminalen i Oslo og tilførselsvegene til denne.

6.8 Oppsummering

1. Håndtering av en sterk mobilitetsvekst og trafikkvekst er en stor utfordring for Osloregionen. Av hensyn til en bærekraftig utvikling er det nødvendig at kollektivtrafikken tar hovedtyngden av veksten i de regionale reisene i en flerkjernet Osloregion. Jernbanen bør være "ryggraden" supplert med et nett av ekspressbusser og langrutebusser fra områder som mangler eller ikke har et godt togtilbud.
2. De målsatte reisetider og avgangsfrekvenser for 2040 angitt i Jernbaneverkets stamnettutredning er lovende. Men 2040 er alt for langt frem i tid. Utbyggingen må trappes opp og forseres og det må det stilles krav til et mye bedre tilbud på mellomlang sikt (2020). Østlandssamarbeidet har vist at dette er mulig å få til med en samordning av infrastrukturutbygging og ruteplan for togene.
3. Utbygging av høytrafikkerte stamveger med mange ulykker og køproblemer først, er den strategien som passer Osloregionen best. Men strategien må suppleres med prioritering av noe mindre trafikkbelastede tverrforbindelser utenom Oslo som kan bidra til utvikling av en flerkjernestruktur og i tillegg binde radielle stamveger sammen.
4. Som hovedflyplass er Gardermoen helt dominerende i Osloregionen. For utvikling av en balansert konkurransedyktig region er også Rygge og Torp viktige som flyplasser. Muligheten for ekspansjon bør holdes åpent for alle tre flyplassene. Gardermoen har et miljøvennlig tilbringersystem som er unikt internasjonalt. Av hensyn til en bærekraftig utvikling bør det utvikles et mest mulig miljøvennlig tilbringersystem også ved de to andre flyplassene.

7. Oppfølging og bruk av strategidokumentet

7.1 Omforente strategier kan gi bedre løsninger innad og større gjennomslag utad

Osloregionen er en frivillig sammenslutning basert på interessefellesskap. Alliansen har ingen formell myndighet, og den må søke å oppnå resultater gjennom meningsdannelse, påvirkning og samordning. Utarbeiding av regionale strategier innenfor samarbeidsalliansens satsingsområder er én måte å drive meningsdannelse på: gjennom brede, demokratiske prosesser meisler samarbeidsalliansen ut omforente mål og veivalg som grunnlag for bedre løsninger innad og større gjennomslag utad. Denne tankegangen er bakgrunn for den todelte målsettingen for "Samordnet areal- og transportstrategi for Oslo-regionen":

- **Mer samordnet areal- og transportutvikling i Osloregionen:**
Strategien skal tydeliggjøre Osloregionens utfordringer som en sammenhengende bolig- og arbeidsmarkedsregion, og vise hvordan mer samordnet areal- og transportutvikling kan bidra til konkurransekraft og bærekraft, i tråd med Osloregionens visjon. Målet er at strategidokumentet skal være et viktig grunnlag for kommunal og fylkeskommunal oversiktsplanlegging i regionen.
- **Større gjennomslag for Osloregionens samferdselsprioriteringer:**
Strategien skal avklare viktige regionale samferdselsprioriteringer og være et grunnlag for innspill til nasjonale samferdselsprioriteringer, spesielt Nasjonal transportplan 2010-2019.

Både samarbeidsalliansens selv og medlemmene har en rolle å spille i oppfølgingen av strategidokumentet:

Samarbeidsalliansen Osloregionen og regionrådene:

- påvirkning av statlige samferdselsprioriteringer (investering og drift) og rammebetingelser for mer samordnet virkemiddelbruk.
- tilrettelegging for samarbeidstiltak og erfaringsutveksling mellom medlemmene i samarbeids-alliansen/regionrådene innenfor areal- og transportfeltet.

Fylkeskommunene og Oslo kommune:

- påvirkning av statlige samferdselsprioriteringer (investering og drift) og rammebetingelser for mer samordnet virkemiddelbruk.
- prioritering av midler til øvrige riksveger ¹
- drift og organisering av kollektivtransporten
- fylkesplanlegging

Øvrige kommuner:

- fysisk planlegging, spesielt kommuneplanlegging

Strategidokumentet kan også være et nyttig grunnlag for ulike typer dialog og partnerskap med private aktører i regionen, for eksempel i prosesser der næringsutvikling og fysisk utvikling sees i sammenheng.

Konkretisering av strategioppfølging og samordning mellom de ulike aktørene i denne forbindelse må avklares nærmere, for eksempel gjennom de ulike virksomhetenes årsplanlegging. Samarbeidsalliansen Osloregionen vil for egen del legge strategidokumentet til grunn for sitt årlige handlingsprogram.

Nedenfor utdypes to temaer som er av spesielt stor betydning i det videre arbeidet:

- samordnet oppfølging fra offentlige virkemiddeleiere
- videre prosess knyttet til flerkjernet utvikling

¹ Fylkeskommunene er høringsinstans med "avgjørende innflytelse" på transportetatens handlingsprogram for oppfølging av Nasjonal Transportplan.



7.2 Samordnet oppfølging fra offentlige virkemiddeleiere

Et tettere og mer sentralisert utbyggingsmønster forutsetter blant annet at staten bevilger penger til nødvendig infrastruktur og at fylkeskommunene bevilger tilskuddsmidler til drift av kollektivtrafikken. Det forutsetter også at ansvarlige organer sørger for nødvendig oppgradering og utbygging av lokalt vegnett og sykkelveger for å ivareta og forbedre miljø, trafikk-sikkerhet m.m. i de områder som fortettes eller utbygges.

Konsentrert tettstedsutvikling krever et tett og forpliktende samarbeid mellom kommune, grunneiere og eiendomsutviklere. Aktører i eiendomsmarkedet etterspør i økende grad sentralt beliggende arealer, både til boliger og arbeidsplasser. Manglende forutsigbarhet og samordning knyttet til offentlig virkemiddelbruk kompliserer imidlertid ofte samarbeidsklimaet mellom offentlige og private aktører. Dette rammer spesielt kommuner i sentrale områder, i det tette samspillet med grunneiere og eiendomsutviklere som de er avhengig av.

En viktig forutsetning for at kommunene skal legge til rette for boligbygging og utvikling av næringsarealer gjennom fortetting og utbygging rundt kollektivknutepunkter er at kommunale arealplaner følges opp med statlige investeringer i nødvendig transportinfrastruktur, spesielt jernbane, og fylkeskommunale tilskudd til drift av et tilfredsstillende kollektivtilbud. Uten en slik felles oppfølging svikter mye av forutsetningene for en samordnet areal- og transportutvikling. I tillegg til å påvirke størrelsen på offentlige bevilgninger til samferdselsinvesteringer og drift av kollektivtransport, er det derfor viktig å påvirke rammebetingelsene for mer samordnet virkemiddelbruk.

7.3 Videreutvikling av regionale kjerner og knutepunkt gjennom lokale og regionale prosesser

Kapittel 1 omhandler prinsipper for en flerkjernet utvikling av Osloregionen. Prinsippene er hentet fra det europeiske planleggingsperspektiv ESDP som anbefaler polysentrisk utvikling med desentralisert konsentrasjon i byer og tettsteder. For at slike prinsipper skal kunne ligge til grunn for en utvikling av Osloregionen, er det nødvendig at de vinner allmenn forståelse og at alle sentrale aktører i regionen ser seg tjent med en slik utvikling. Strategiene for tettstedsutvikling og arealbruk bør følges opp i nær dialog med fylker, delregioner, kommuner og andre aktører. Oppfølging av de foreslåtte strategiene for tettsteds- og arealutvikling må skje på kommunenes premisser.

I kapittel 4 er det gjort en vurdering av hvilke byer og tettsteder som er mest aktuelle som kjerner og knutepunkter i en flerkjernet Osloregion. Dette er gjort på grunnlag av en statistisk analyse av størrelse og potensial ved byer og tettsteder i regionen. Vurderingene har i begrenset grad gått inn på de ulike stedenes fremtidige potensial for utvikling. Det anbefales et tettere samarbeid mellom byer og tettsteder i regionen om utvikling av en mer dynamisk flerkjernestruktur, der de sammen definerer hvordan de overordnede strategier i dette dokumentet kan følges opp på en måte som gagnar både regionen og stedet.

Andre aspekter som bør vektlegges i oppfølgingen av de foreslåtte strategiene, er samspillet mellom byer/tettsteder og deres omland, og konkretisering av den fysiske utviklingens betydning for tettstedenes potensial for næringsutvikling. Byenes og tettstedenes rolle i arbeidet for reduserte klimagassutslipp er også et svært relevant tema i det videre utviklingsarbeidet, både på regionalt og lokalt nivå.

7.4 Revisjon av strategidokumentet

Utarbeiding av dette strategidokumentet har vært samkjørt med rullering av Nasjonal Transportplan (NTP 2010-2019). Dokumentet bør også i oppfølgingen rulleres parallelt med NTP-prosessen. Dette innebærer revisjon hvert 4. år. I forkant av første revisjon bør det vurderes å gjennomføre en grundig evaluering av strategidokumentets betydning for mer strategisk og samordnet areal- og transportutvikling i Osloregionen.

Osloregionens vedtak til "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen"

Styret i Osloregionen behandlet forslag til "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen" i møte 18.01.08, og fattet følgende vedtak:

1. Styret i Osloregionen mener at dokumentasjon, analyse og anbefalinger til strategier fra prosjektet "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen" er et viktig bidrag i det langsiktige arbeidet for å styrke Osloregionens konkurransekraft. Prinsippet om et arealeffektivt utbyggingsmønster konsentrert til byer og knutepunkter kombinert med fokuset på miljøvennlige transportløsninger legger til rette for vekst og økt mobilitet innenfor rammen av en bærekraftig utvikling. Flerkjernet utvikling er også et godt utgangspunkt for videre samhandling i regionen om en utvikling som gagner både de enkelte kjernene og regionen som helhet.
2. Styret anbefaler at følgende mål og strategier legges til grunn for areal- og transportutviklingen i Osloregionen:

Overordnede mål for areal- og transportutviklingen i Osloregionen

- A. Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
- B. Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- C. Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernede regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

Overordnet strategi for areal- og transportutviklingen

1. Vekstkraften i Oslo skal utnyttes til beste for Osloregionen. Vekst i andre delregioner skal kunne avlaste vekst i Oslo som skaper problemer. Slik balansert vekst skal kunne skje ved en bolig- og næringsutvikling knyttet til de viktigste transportaksene for jernbane og veg. Utbygging bør konsentreres til byer og tettsteder. Grønne korridorer mellom dem skal opprettholdes.
2. Det skal legges til rette for en flerkjernet utvikling av Osloregionen med mest mulig selvstendige byer og tettsteder med bosteder, arbeidsplasser, handel, service og kulturaktiviteter i urbane sentra. Samspillet med landdistriktene skal ivaretas.
3. Utbyggingsmønsteret skal ta utgangspunkt i raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt et godt vegsystem med god fremkommelighet for kollektivtrafikken.

Delstrategi for by-/tettstedsutvikling og arealbruk

1. En flerkjernet (polysentrisk) utvikling skal bidra til at vekst i befolkning og økonomisk aktivitet i hovedsak foregår i byer, byklynger og større tettsteder samt i Stor-Oslo. En slik utvikling skal bidra til økt konkurranseevne og til å hindre ukontrollert spredning i utbyggingsmønsteret samt legge grunnlag for et raskt og godt regionalt kollektivtilbud.
2. Andre tettsteder med muligheter for god kollektivbetjening skal styrkes som steder for vekst i bosetting, arbeidsplasser og lokal service. I spredtbygde strøk kan bosettingsmønsteret opprettholdes.
3. Arealutnyttelsen i eksisterende byer og tettsteder skal økes gjennom fortetting og transformasjon av allerede bebygde arealer. Etablering av større handelsfunksjoner utenfor byene skal unngås. Ved lokalisering av handels- og næringsvirksomhet skal ABC-prinsippene om rett virksomhet på rett sted i forhold til transportsystemet, legges til grunn.
4. Osloregionens sammenhengende grønnstruktur skal styrkes og sikres mot oppdeling, gjenbygging og oppsplitting i randsonene. Grønnstrukturen skal også brukes aktivt som virkemiddel for å sikre en arealeffektiv byutvikling og bidra til å danne hensiktsmessige skiller mellom nabobyer/tettsteder.
5. Viktige vassdrag med nærområder skal sikres og RPR for Oslofjorden skal følges opp. En streng praksis i kystsonen skal håndheves for å hindre nedbygging og sikre god tilgjengelighet for allmennheten.
6. Sammenhengende grøntbelter fra Indre Østfold og nordover via Nedre Romerike til Hadeland, fra Indre Østfold og vestover til Ski/Ås og fra Hurumlandet via Asker til Hadeland samt andre sammenhengende grøntbelter, skal opprettholdes. Eksisterende brudd pga infrastruktur og bebyggelse skal ikke forsterkes, men søkes avbøtet.

Delstrategi for utvikling av transportsystemet

1. *Transportsystemet i Osloregionen skal styrke konkurransekraften, dels gjennom regionforstørring og dels ved å understøtte en flerkjernet utvikling. Dette må gjøres gjennom utvikling av raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt et godt vegsystem med god framkommelighet for kollektivtrafikken.*
 2. *Regional kollektivtrafikk må ta hovedtyngden av veksten i trafikken i en flerkjernet Osloregion. Det skal legges til rette for at stoppesteder i det regionale transportsystemet kan nås med sykkel og gange i byer/tettsteder, med bil til innfartsparkering og med kollektiv matetraffikk til knutepunktene. Jernbanen skal være "ryggraden" supplert med et nett av ekspressbusser og langrutebusser fra områder som mangler eller ikke har et godt togtilbud.*
 3. *Jernbaneutbyggingen må forseres med langsiktige mål om reisetider og avgangsfrekvenser slik det er angitt i Jernbaneverkets stamnettutredning (2040). På mellomlang sikt (2020) er det nødvendig med en vesentlig bedring i forhold til i dag jf. Østlandssamarbeidets forslag i Østlandspakka 2007. Blant annet er forsering av utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski viktig. På kort sikt må også reisetid, frekvens og punktlighet på eksisterende jernbanenett forbedres.*
 4. *Osloregionen er positiv til tanken om høyhastighetsbaner som tar utgangspunkt i de nye dobbeltsporstrekningene når disse er ferdig utbygget. Videre utbygging av høyhastighetsbaner må ikke komme til fortrengsel for modernisering av det ordinære jernbanenettet i Osloregionen*
 5. *Osloregionen støtter i prinsippet strategi 2 i stamvegutredningen fra Statens vegvesen: "Utbygging av høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer først". For Osloregionen gjelder dette i første rekke E18 vest, E16, Rv4 og hele E18 øst. Strategi 2 må suppleres med prioritering av forbindelser utenom Oslo, særlig Rv35 Hønefoss - Jessheim, Rv23 Drammen - Frogn og Rv111/22 Sarpsborg - Mysen - Lillestrøm, samt at riksvegstrekkninger på begge sider av Moss-Hortenforbindelsen blir oppgradert til stamveg.*
 6. *Oslo representerer "navet" i transportsystemet. Et velfungerende transportsystem i Oslo og Akershus er viktig for hele Osloregionen. Det er i den forbindelse bl.a. viktig med køfri framkommelighet for bussene på alle transportkorridorene helt inn til Oslo sentrum.*
 7. *Osloregionen går inn for at kollektivtrafikken i hele regionen (båt, tog, T-bane, trikk og buss) skal framstå som et samlet kollektivtilbud med en god samordning av rutetilbudet og med felles informasjons-, takst- og billettsystem. Transportsystemet bør også være tilgjengelig for alle.*
 8. *Osloregionen støtter en nasjonal strategi om at mest mulig gods skal gå på sjø og bane.*
 9. *Gardermoen er hovedflyplass for Østlandet og nasjonalt nav for Norge. For utvikling av en konkurransedyktig region, bør mulighetene for nødvendig kapasitetsutvidelse holdes åpne ved flyplassene i Osloregionen dersom trafikkmengdene skulle kreve det. Av bærekraftshensyn skal det utvikles et mest mulig miljøvennlig tilbringersystem i kombinasjon med en bevisst parkeringspolitikk ved flyplassene.*
-
3. *Styret slutter seg til de prinsipper for oppfølging og bruk av strategidokumentet som er skissert i kap. 7 i sluttrapporten. Styret anbefaler at de skisserte mål og strategier legges til grunn for kommunal og fylkeskommunal planlegging i regionen, og for regionale aktørers påvirkning av statlige rammebetingelser og samferdselsprioriteringer.*
 4. *Styret i Osloregionen vil på sin side stimulere til oppfølging av de anbefalte strategiene gjennom sitt videre utviklings- og påvirkningsarbeid.*

Sentrale begreper

ATP	Forkortelse for samordnet areal- og transportplanlegging
Stor-Oslo	Det sammenhengende byområdet inklusive Oslo kommune som strekker seg over flere kommuner. Av Statistisk sentralbyrå (SSB) betegnet Oslo tettsted med ca 825.000 innbyggere
Hovedstadsområdet	Oslo kommune og Akershus fylke
Flerkjernet	eller polysentrisk er brukt om en byregion med flere kjerner i motsetning til monosentrisk med bare én kjerne (storbyen i midten)
Kjerner	De viktigste byer og tettsteder i en byregion Indre kjerner: Kjerner innenfor Stor-Oslo Ytre kjerner: Kjerner utenfor Stor-Oslo
Nav	Begrepet nav i transportsystemet er et bilde på en situasjon med radielle transportårer ("eiker") inn mot et punkt ("navet"). I Norge er Oslo S navet i jernbanenettet, Oslo er navet i stamvegnettet og Gardermoen er navet i flyrutenettet.
Knutepunkt	Konsentrasjon av bebyggelse med arbeidsplasser, service og boliger. Knutepunkt er mindre enn kjerner
Kollektivknutepunkt	Et byttested mellom reisemidler og/eller ulike kollektivlinjer
ESDP	European Spatial Development Perspective, det europeiske, romlige utviklingsperspektivet
Pending	Arbeidsreiser over kommunegrenser
Regionalt	Generelt sett et område bestående av flere kommuner. I denne sammenheng snakkes det om Osloregionen og delregioner innenfor denne bestående av flere kommuner
Regionale reiser	Reiser som minimum krysser kommunegrenser, vanligvis lenger enn 20 km
LNF	Landbruk-, natur- og friluftsområder
RPR	Rikspolitiske retningslinjer etter plan- og bygningsloven
ABS-region	Arbeid-, bolig- og serviceregion er en statistisk inndeling av en gruppe kommuner rundt et felles senter
IC-triangelet	Jernbanens InterCity-trafikk fra Oslo ut til Skien, Lillehammer og Halden

Referanseliste

Akershus fylkeskommune: Akershus fylkesplan 2004-2007

Arge, Njål og Bjørn W Helgesen: Desentralisert konsentrasjon: En analyse av kjerner, knutepunkt og lokal utbyggingspolitikk. Civitas/Osloregionen 2007

Asplan VIAK m. fl.: Osloregionens muligheter for næringsutvikling i et internasjonalt perspektiv. Sandvika, 2005

Buskerud fylkeskommune: Fylkesplan for Buskerud 2005-2008.

Civitas: Ekspressbussene på Østlandet. Utredning for Østlandssamarbeidet. 2006.

Denstadli, Jon M og Randi Hjorthol: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001. Nøkkelrapport. TØI-rapport 588/2002

EU/ESDP: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/som_en.htm. 1999

European Union: Polycentricity in Practice. MA+. Baltic Sea Region. Udatert

Jernbaneverket: Stamnettutredningen. 2006

Lavutslippsutvalget: Et klimavennlig Norge. NOU 2006:18

Miljøverndepartementet: Rikspolitiske retningslinjer for planlegging i kyst- og sjøområder i Oslofjordregionen. Rundskriv T-4/93

OECD: Territorial Reviews Stockholm, Sweden. 2006

Oslo kommune, Akershus og Buskerud fylkeskommuner: Forslag til klima- og energihandlingspakke for Osloregionen. 2003

Oslo kommune. Plan- og bygningsetaten, avdeling for byutvikling: Notat om pendling i Osloregionen. 2005

Oslo kommune: Kommuneplan 2008 – Oslo mot 2025. Høringsutkast med vedlegg Plangrunnlag. Oslo 2007.

Regionplane- og trafikkkontoret, Stockholmsregionen: Flera kärnor. Rapport 1. 2003

Regionplane- og trafikkkontoret, Stockholmsregionen: Flerkärnig regionplanering . Internationella exempel. Promemoria nr 2. 2003

Selstad, Tor: Østlandets framtid – oslodominert eller polysentrisk. Scenarier 1996-2015. Oppdrag for Østlandssamarbeidet. Østlandsforskning 1999

St. meld. nr 21 (2004-2005) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand

St. meld. nr. 31 (2006 – 2007) Hovedstadsmeldingen.

Statens vegvesen: Stamvegutredningen. 2006

Vatne, Eirik: Storbyene i kunnskapssamfunnet. Spartacus, Oslo 2005

Vestregionen: Balansert utvikling i Vestregionen. Strategier for areal og transport. Høringsutkast 2007

Østfold fylkeskommune: Grenseløse Østfold. Fylkesplan 2004-2007.

Østlandssamarbeidet: Samordnet regionalt kollektivtilbud på Østlandet 2004

Østlandssamarbeidet: Østlandspakka 2008-2020. Oslo 2007

Fotografiene på sidene: 6, 12, 17, 40, 45, 46 av Mick Tully og Rune Fossum fra Jernbaneverkets arkiv.



OSLO regionen

Osloregionens sekretariat:
Rådhuset, 0037 Oslo kommune
Telefon: 23 46 14 35
www.osloregionen.no